

BSAA *News*



วาระสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No.67 | Jul-Sep 2024



PAT

Develops 'Smart Ports' Meet Global Standards

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.
- Dahny Logistics Private Ltd.



• Pan Ocean Co., Ltd.



Unison Shipping Services Ltd.

- Starline Asia Pte Ltd.
- KP Container Line Pte Ltd.

We currently represent:

- MTT Shipping Sdn Bhd.



We currently represent:

- BAL Container Line Co., Ltd.



We currently represent:

- Qatar Navigation (Dubai Branch)
- OVP Shipping Co., Ltd.



represent TMCL Container Line

Address:

Bangkok Office :
42 Tower Building, No.65 Sukhumvit 42 (Kluaynamthai),
Sukhumvit Road, Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: (02) 725 5111
Fax: (02) 725 5112, 725 5115

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

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

www.meridianshippinggroup.com

LEADING TOWARD SUSTAINABILITY



UNITHAI SHIPPING AGENCY



UNITHAI CONTAINER TERMINAL



UNITHAI LOGISTICS



UNITHAI WAREHOUSE



UNITHAI SHIPYARD

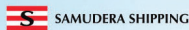


CUEL

กลุ่มบริษัทยูนิไทย (สำนักงานใหญ่)



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

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

samudera.id

WWW.SRIRACHATUGBOAT.CO.TH

29 years
SRIRACHA TUGBOAT

Sriracha Tugboat Port
Ao Udom Sriracha



**Tugboat Service
Sriracha / Laem Chabang Port**



ONE พร้อมให้บริการทุกที่ ทุกเวลา
ผ่านระบบ **e-service** สะดวก ง่าย
ได้ทั้งบนเว็บไซต์และมือถือของคุณ

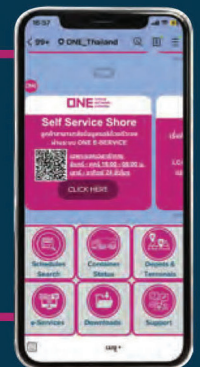
สแกนได้ที่นี่เลย!



Self-Service Shore



New Seal Request



มาเป็นเพื่อนทาง Line กับเรา
ได้แล้ววันนี้ เพิ่ม! **@onethailand**
เพื่อใช้บริการ e-service ได้เลย

AS ONE, WE CAN.

@onethailand th.one-line.com

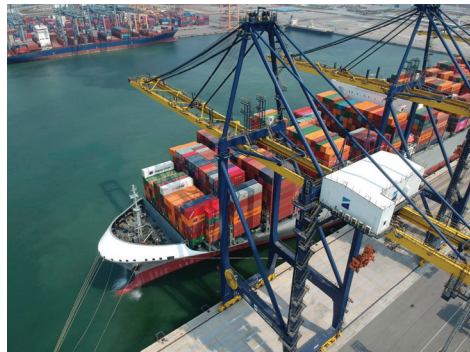


BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Issue No.87 | Jul-Sep 2024



4-8 Cover Story : *PAT DEVELOPS 'SMART PORTS' TO MEET GLOBAL STANDARDS*



10-13 Shipping Knowledge *THE GUIDELINES FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF CONTAINER TRANSPORTATION IN LAEM CHABANG PORT*

14-15 Activities

- *Donation to PAT's Project*
- *Bangkok Port Carnival Rally 2024*
- *57th Annual General Meeting*

Sponsors : ผู้สนับสนุน

cover: Port Authority of Thailand

- JINJIANG SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO.,LTD.P.11
- K LINE (THAILAND) LTD.P.15
- LAEM CHABANG PORTP.9
- OCEAN NETWORK EXPRESS (THAILAND) LTD.P.2
- PIL SHIPPING (THAILAND) LTD.P.12
- PORT AUTHORITY OF THAILANDP.16
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P.2
- SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.P.2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P.2
- TCC LOGISTICS LTD.P.13
- 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 รัฐสภา นักการศึกษา 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

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ

Tel : 022944525-6
Fax : 022944527

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@thaibsa.com
www.thaibsa.com

BSAA
website

BSAA
facebook
fan page



PAT Develops 'Smart Ports' to Meet Global Standards

PAT พัฒนา “ท่าเรืออัจฉริยะ” สู่ท่าเรือมาตรฐานโลก

กทท.เดินหน้าพัฒนาศักยภาพ
ท่าเรือเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
ยกระดับท่าเรือกรุงเทพ เป็น SMART
PORT สู่ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์
แบบครบวงจร โดยใช้เทคโนโลยี
ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพสูง
พร้อมเพิ่มโอกาสเติบโตของท่าเรือ
ภูมิภาค ดึงสินค้าจากจีนเชื่อมเส้นทาง
ขนส่งสู่ท่าเรืออันดามันของไทย



การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เดินหน้าเพิ่มศักยภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ มุ่งใช้เทคโนโลยีเพื่อลดขั้นตอนระยะเวลาและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ควบคู่กับการให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมมุ่งสู่ทำเรือสีเขียว ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Decarbonization) จากกิจกรรมท่าเรือทั้ง 5 แห่ง ประกอบด้วย ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง พร้อมทั้งเร่งพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางอีกแห่งของภูมิภาคเอเชีย

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) กล่าวว่า กทท. ให้ความสำคัญและผลักดันการลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เป็นหนึ่งในนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม กทท. มีแผนแม่บทในการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ เพื่อยกระดับให้เป็นท่าเรือทันสมัย มีศักยภาพรองรับธุรกิจ ส่งเสริมขนส่งโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว รวมไปถึงการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนคลองเตยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ภายใต้แนวคิดโครงการ SMART PORT ยกระดับสู่ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร โดยการพัฒนาเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) และศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและจุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Bangkok Logistics Park) มุ่งใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดการใช้พลังงาน บริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ สามารถแก้ปัญหาจราจร ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ยกย่องพัฒนาสู่ท่าเรือสีเขียว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งด้านการให้บริการขนส่งสินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงท่าเรือท่องเที่ยว เพื่อให้เป็นจุดกระจายสินค้าและการท่องเที่ยว เพิ่มศักยภาพและการใช้ประโยชน์พื้นที่ในกรอบแนวคิด Cruise Terminal, Duty Free, Cultural Waterfront and Business Convention

การจัดพื้นที่ในการพัฒนา แบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มพัฒนาพื้นที่ A ได้แก่ อาคารสำนักงานท่าเรือใหม่และอาคารสำนักงานเช่าเอกชน, Retail Mixed Use, โครงการที่พักอาศัย, Medical Hub, อาคารสำนักงาน, Smart Community, อาคารอยู่อาศัยเพื่อสวัสดิการพนักงาน กทท., อาคารอยู่อาศัยประเภทเช่า

กลุ่มพัฒนาพื้นที่ B ได้แก่ Smart Port (ท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ), ท่าเทียบเรือตู้สินค้าฝั่งตะวันออก, ศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพ และจุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Bangkok Logistics Park), ท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่ง (20G)

กลุ่มพัฒนาพื้นที่ C ได้แก่ พื้นที่ท่าเรือท่องเที่ยว Cruise Terminal, Retail Mixed use, อาคารสำนักงาน, พื้นที่พาณิชย์



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

Duty Free, โรงแรม, ศูนย์อาคารแสดงสินค้า, อาคารสาธารณูปโภค, อาคารจอดรถ, ศูนย์ฝึกอบรม

กลุ่มพื้นที่รองรับในการพัฒนาในอนาคต X ได้แก่ พื้นที่คลังเก็บสินค้า และสำนักงาน E-Commerce, พื้นที่จอดรถบรรทุก, พื้นที่ ปตท. เข้าใช้

กลุ่มพัฒนาพื้นที่ G ได้แก่ Sport Complex และ ปรับปรุงสถาปัตยกรรมของพื้นที่ทั้งหมด และสวนสาธารณะ

ยกระดับเป็น Port City เชื่อมโยงธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งระบบ

นายเกรียงไกร กล่าวว่า สิ่งที่ กทท. ต้องการพัฒนาควบคู่ไปด้วย คือ พัฒนาท่าเรือให้เป็น Port City คือ การเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ เพื่อส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งระบบให้เกิดความสะดวกสบายเพิ่มขึ้นและต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่ำลงได้ นี้คือเป้าหมายที่เรามอง การเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมบริการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งมีสเกลใหญ่มาก

สำหรับพื้นที่ในเขตรั้วและพื้นที่นอกเขตรั้วจะมีพื้นที่ประมาณ 1,518 ไร่ (รวมพื้นที่ที่ใช้ในกิจการ กทท. กรมศุลกากร อาคารสำนักงาน กทท.) พัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์หรือประโยชน์ในเชิงสาธารณะด้วยการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเมืองท่าที่ทันสมัย (New City Port) โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษกรุงเทพมหานคร (Bangkok Special Economic Zone) เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากทั่วโลก ในการร่วมกันพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยการบูรณาการด้านโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว และการให้บริการแบบครบวงจรในพื้นที่เดียวกัน



โดยมีแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งหัวใจสำคัญคือ การพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือ รวม 26 ชุมชน และได้ทางด่วนอีก 5 ชุมชน ประมาณ 13,000 คริวเรือน และหน่วยงานราชการ สถาบันการศึกษาในพื้นที่ ควบคู่ไปพร้อมกับการพัฒนาโครงการต่างๆ ของ กทท. โดยจัดพื้นที่บางส่วนสำหรับเป็นพื้นที่พักอาศัยเพื่อชุมชนในแนวสูง (Smart Community) บริเวณองค์การพอกหนั่ง (เดิม) ถนนริมทางรถไฟสายเก่ามีพื้นที่ 58 ไร่ เป็นอาคารสูง 25 ชั้น 4 อาคารๆ ละ 1,536 ยูนิต รวม 6,144 ยูนิต และศูนย์ฝึกอาชีพในพื้นที่พัฒนาเมืองใหม่ซึ่งเป็นตลาดแรงงานสำคัญของเมืองหลวง ทั้งนี้ เพื่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของชาวชุมชนคลองเตย โดยมีการบริหารจัดการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่ทันสมัย รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่ดี ยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐาน และมีที่อยู่อาศัยเป็นของตัวเอง สร้างความสุข ลดความเหลื่อมล้ำและเกิดความเสมอภาคในสังคม

พัฒนาสู่ท่าเรือสีเขียว (Green Port) และส่งเสริมขนส่งสินค้าถ่ายลำที่ท่าเรือแหลมฉบัง

นายเกรียงไกร กล่าวว่า สำหรับท่าเรือแหลมฉบังนั้น กทท. ให้สัมปทานเอกชนบริหาร ซึ่งปัจจุบันถือว่าประสบความสำเร็จ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังติด 1 ใน 20 อันดับท่าเรือชั้นนำของโลก และปี 2567 นี้ คาดว่าจะได้รับการจัดอันดับ ตีขึ้นเป็นอันดับที่ 17 ในแง่การขนส่งตู้สินค้า ซึ่งปัจจัยสนับสนุนจากท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 2 ชุด D ที่ ฮัทซัน พอร์ท ประเทศไทย เป็นผู้ลงทุนติดตั้งเทคโนโลยีอัตโนมัติ หากเมื่อดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งเสร็จสมบูรณ์แล้ว จะส่งผลให้รองรับปริมาณตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น

ส่วนท่าเรือแหลมฉบังเฟส 1 สัมปทานเอกชนกำลังจะหมดอายุ ซึ่งในการดำเนินงานในสัญญาสัมปทานใหม่ กทท. จะเพิ่มเงื่อนไขเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนมุ่งเน้นยกระดับพัฒนาสู่ท่าเรือสีเขียว (Green Port) ที่มีความทันสมัย สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดทดแทน ลดมลพิษปัญหาฝุ่นละออง และส่งเสริมการขนส่งสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) มากยิ่งขึ้น การเพิ่มปริมาณขนส่งสินค้า โดยใช้เทคโนโลยีให้มีการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) รวมไปถึงการใช้เทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการเพื่อแก้ปัญหาจราจรในเขตท่าเรือ

ซึ่งจะช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม

นายเกรียงไกร ยังกล่าวอีกว่า ปี 2567 กทท. ตั้งเป้าหมายปริมาณตู้สินค้ารวมสูงสุดที่ 10.3 ล้านทีอียู ซึ่งเพิ่มขึ้นสูงสุด จากปี 2565 ที่มีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 10 ล้านทีอียู และปี 2566 ประมาณ 9.9 ล้านทีอียู แม้จะมีปัจจัยภายนอก เรื่องสงครามความไม่สงบ แต่ความต้องการขนส่งและโลจิสติกส์ไม่ได้ลดลง ประกอบกับ กทท. มีความร่วมมือกับสายเดินเรือต่าง ๆ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ที่มีจุดแข็ง สามารถรับมือกับภาวะเศรษฐกิจโลก และความผันผวนของการขนส่งสินค้า

เพิ่มโอกาสเติบโตของท่าเรือภูมิภาค

สำหรับท่าเรือภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือระนอง ขณะนี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงศักยภาพการให้บริการ ทั้งพนักงาน และความพร้อมเครื่องมือต่างๆ ล่าสุดสถานการณ์สงครามในเมียนมาส่งผลให้การค้าชายแดนไทย-เมียนมาหยุดชะงัก ทำให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ช่องทางการค้าทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้าชั่วคราว โดยเปลี่ยนจากการขนส่งทางรถบรรทุกทางด่านแม่สอด หันมาใช้การขนส่งเส้นทางท่าเรือระนองโดยเรือบาร์จ (Barge) จึงเป็นโอกาสทำให้เพิ่มปริมาณขนส่งสินค้าจากระนอง-บังคลาเทศ รวมถึงถึงการขนส่งทางทะเลของกลุ่มประเทศ BIMSTEC

ส่วนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีรอบความร่วมมือ MOU กับมณฑลยูนนาน ส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากเมืองคุนหมิงทางแม่น้ำโขง เชื่อมระหว่างจินตองได้มายังประเทศไทย ซึ่งส่งเสริมบรรยากาศการลงทุน และการขนส่งเส้นทางเรือจากจินตองได้ ตั้งแต่เมืองคุนหมิง เขตสิบสองปันนา มายังท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเพิ่มขึ้น และเชื่อมการขนส่งในภูมิภาค ไปยังท่าเรือฝั่งอันดามัน เป็นสัญญาณเชิงบวก ตั้งแต่ไตรมาส 4 ของปี 2567 และเป็นจุดช่วยผลักดันโครงการแลนด์บริดจ์ของรัฐบาล

ในขณะเดียวกัน จะผลักดันการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งภาครัฐพยายามหาทางลดขั้นตอนต่างๆ ที่ท่าเรือ ไปดำเนินการที่ท่าเรือบก เพื่อลดความแออัด จึงถือเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่ กทท. ให้ความสำคัญ โดยจะนำร่องการพัฒนาท่าเรือบกจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดนครราชสีมาและจะมีการทบทวนการศึกษาที่จังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดฉะเชิงเทราในระยะต่อไป

อย่างไรก็ตาม กทท. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อก้าวเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืนในปี 2573 โดยจะสนับสนุนให้เกิดสังคมคาร์บอนต่ำ และเชื่อมโยงเศรษฐกิจหมุนเวียนตามโมเดล BCG ของประเทศ ด้วยการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนและเทคโนโลยีสะอาด สร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมให้กับบุคลากรของ กทท. สร้างความร่วมมือห่วงโซ่อุปทานในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกร่วมกัน และสนับสนุนชุมชนและสังคมในการขับเคลื่อนสังคมคาร์บอนต่ำตามเป้าหมาย

PAT Develops 'Smart Ports' to Meet Global Standards

PAT is boosting port efficiency to reduce logistics costs and transform Bangkok Port into a SMART PORT, establishing it as a key hub for integrated logistics with cutting-edge technology. This strategy also aims to drive regional port growth by routing Chinese goods through Thailand's Andaman Sea ports.

The Port Authority of Thailand (PAT) is driving logistics excellence through advanced technology, reducing costs, and transitioning to green ports to lower carbon emissions across all five major ports. PAT is also fast-tracking Laem Chabang Port Phase 3 Development Project to enhance its role as a key hub for international trade in Asia.

Mr. Kriengkrai Chairiwongsuk, Director of the Port Authority of Thailand (PAT), highlighted PAT's strategic

investments to modernize Bangkok Port into a SMART PORT. This transformation will create an integrated logistics hub with automation, improved energy efficiency, optimized container space, and reduced traffic congestion, driving down logistics costs. The plan also includes developing Bangkok Port into a green port and a key hub for distribution, tourism, and business, featuring a Cruise Terminal, Duty-Free zone, Cultural Waterfront, and Business Convention Center.

The development is divided into five zones. **Zone A** features a new port office, private office rentals, mixed-use retail, residential projects, a Medical Hub, Smart Community, employee housing, residential rental accommodations;

Zone B will house Smart Port (Semi-Automated Container Terminal), East Quay Container Berth, Bangkok Logistics Park, and 20G Coastal Terminal;

Zone C is set for a Cruise Terminal, Retail Mixed Use, offices, Duty-Free area, hotels, exhibition centers, Public Utilities Building, Parking, and a training center;

Zone X is reserved for future expansion, including warehousing, E-commerce offices, truck parking, and PTT-leased areas; and

Zone G will feature a Sports Complex, architectural upgrades, and a public park.





Transforming into a Port City: Seamlessly Integrating the Entire Logistics Ecosystem

Mr. Kriengkrai highlighted PAT’s vision to transform the port into a Port City, integrating with key industries to boost logistics efficiency and cut costs. Spanning 1,518 rai, the plan aims to develop a modern New City Port and establish the Bangkok Special Economic Zone, attracting global investors and creating a fully integrated logistics, tourism, and service hub along the Chao Phraya River.

The master plan for Bangkok Port includes improving the quality of life for 26 nearby communities and 5 under the expressway, affecting around 13,000 households. It features a Smart Community with 6,144 high-rise residential units on 58 rai near the old railway line and a vocational training center to support the local labor market. This initiative aims to elevate living standards in Khlong Toei by providing modern infrastructure, fostering a healthy environment, and promoting equity and happiness in the community.

Transforming into a Green Port and enhancing transshipment operations at Laem Chabang Port

Mr. Kriengkrai highlighted that Laem Chabang Port, managed under a private concession, is among the top 20 global ports and is expected to rise to 17th place for container transport in 2024. The ongoing Phase 2, Section D development project, with Hutchison Ports Thailand investing in advanced technologies, will further boost the port’s container handling capacity upon completion.

As Laem Chabang Port Phase 1’s concession nears expiration, PAT plans to include new terms in the next contract to drive investments toward creating a modern Green Port. This initiative will promote clean energy usage, reduce air pollution, and boost transshipment activities with automation and advanced traffic management technologies.

In 2024, PAT aims to reach a container throughput of 10.3 million TEUs, up from 10 million in 2022 and 9.9 million in 2023. Despite external challenges like geopolitical instability, demand for transport and logistics remains robust. PAT is partnering with shipping lines and private sector stakeholders to effectively navigate global economic conditions and shipping fluctuations.



At Chiang Saen Commercial Port and Ranong Port, we are enhancing service capacity through staff training and equipment upgrades. Recent conflicts in Myanmar have disrupted Thai-Myanmar border trade, prompting businesses to seek alternative routes. This shift has resulted in increased cargo volumes between Ranong and Bangladesh via barge, while also boosting maritime trade within BIMSTEC countries.

Chiang Saen Commercial Port is leveraging an MOU with Yunnan Province to enhance cargo transport from Kunming via the Mekong River to Thailand, boosting investment and shipping from Southern China. This trend is expected to strengthen by Q4 2024, improving regional connectivity to Andaman Sea ports and aligning with the government’s Land Bridge project.

Additionally, we are developing Dry Ports to enhance logistics efficiency, reduce congestion, and streamline operations, with pilot projects planned for Khon Kaen and Nakhon Ratchasima, followed by studies in Nakhon Sawan and Chachoengsao.

PAT is committed to making our ports sustainable hubs by 2030, fostering a low-carbon society and supporting the BCG (Bio-Circular-Green) economic model. This includes promoting renewable energy, clean technology, and enhancing environmental awareness among staff, while collaborating across the supply chain to reduce greenhouse gas emissions and support community initiatives for a low-carbon future.



PAT is committed to making our ports sustainable hubs by 2030, fostering a low-carbon society and supporting the BCG (Bio-Circular-Green) economic model. This includes promoting renewable energy, clean technology, and enhancing environmental awareness among staff, while collaborating across the supply chain to reduce greenhouse gas emissions and support community initiatives for a low-carbon future.



LAEM CHABANG PORT

Aims to Become First **Green Port** in Thailand

Laem Chabang Port aims to become the first green port in Thailand to support the environment, advocating the use of clean energy in port operations.

It also promotes low-carbon transportation models, both by water and rail, to reduce greenhouse gas emissions and minimize the impact on the environment and local communities.

Building a sustainable future for communities and the logistics industry in Thailand, heading towards the first Green Port in the country.



LAEM CHABANG PORT

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง



ปริมาณตู้สินค้านำเข้าและส่งออก ณ ท่าเรือแหลมฉบังเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีปริมาณรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาใช้บริการรับส่งตู้สินค้าเพิ่มขึ้นด้วย การรับส่งตู้สินค้าแต่ละเที่ยวใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 5 ชั่วโมงหรือมากกว่า โดยเฉพาะช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ เวลา 14.00-24.00 น. ซึ่งรถบรรทุกมารับส่งตู้สินค้าในช่วงเวลาเดียวกัน **จึงเกิดปัญหาความแออัดในท่าเรืออย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและเกิดปัญหาด้านสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งไม่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือระดับโลก (world class port) และท่าเรือสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**

ปัญหาการจราจรแออัดในท่าเรือแหลมฉบังเกิดจากหลายสาเหตุ ทั้งเรือเข้าเทียบท่าล่าช้า มาไม่ตรงเวลาตามตารางเรือที่กำหนดล่วงหน้า (vessel delay) ซึ่งทำให้เกิดการสะสมของตู้สินค้าที่เรือยังไม่เข้ามา พื้นที่การวางตู้ในท่าเรือแต่ละท่าเรือมีจำกัด จึงทำให้ไม่สามารถนำตู้สินค้าที่จะส่งออกมาวางเพิ่มได้ ต้องรอนำตู้สินค้าที่เข้ามาเก็บไว้ในท่าเรือก่อนหน้าที่ย้ายขึ้นเรือที่กำลังเข้ามา ก่อน ปริมาณตู้ที่เข้ามาวางจัดเก็บในท่าเรือ ไม่เป็นไปตามลำดับของเรือ (loading sequence) ทำให้เกิดการขนย้ายภายในลานตู้เพื่อหาตู้ที่ต้องการ ส่งผลต่อต้นทุนและระยะเวลาปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าของเรือแต่ละลำ ในบางครั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าไม่เพียงพอ และยังมีปัญหาโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือแหลมฉบัง เช่น ถนนชำรุดเสียหาย ความลึกของร่องน้ำที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังขาดการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพเข้ามาบริหารการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรืออย่างเป็นรูปธรรม

จากงานวิจัยของ **ดร.สุนทร ผจญ (2567)** เรื่องแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ผู้มีส่วนได้เสียในการใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าสูงสุด ด้านเวลาการรับส่งตู้สินค้า (ในปัจจุบันที่ต้องปรับปรุง) การลดต้นทุน การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการ และการสร้างความน่าเชื่อถือได้ในบริการ โดยมีปัจจัยสำคัญที่ต้องพัฒนา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือ การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาบริหารการรับส่งตู้สินค้าในท่าเรือทั้งระบบ การจัดการกำหนดการเรือเข้าออกที่ตรงตามตารางเรือ การบริหารพื้นที่จัดเก็บตู้สินค้า และการจัดการเครื่องมือยกขนที่เพียงพอ ตลอดจนปัจจัยด้านการบริหารการปฏิบัติการในท่าเรือ โดยมีข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ภาครัฐโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย และ ท่าเรือแหลมฉบัง จำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบดิจิทัลภายในท่าเรือแหลมฉบังที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น สภาพถนน จุดตัดต่างๆ ช่องทางการจราจร ป้ายสัญญาณจราจร การเชื่อมต่อการขนส่งแบบไร้รอยต่อทั้งทางถนนและทางเรือชายฝั่ง ตลอดจนการเร่งพัฒนาท่าเรือระยะที่ 3 เพื่อให้เปิดดำเนินการตามแผนงาน รองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น โครงสร้างพื้นฐานจะต้องอำนวยความสะดวก และเพียงพอต่อการขนส่งตู้สินค้าเข้า-ออกประตูท่าเรือ (main gate) ซึ่งมีปริมาณรถขนส่ง ประมาณ 12,000 คัน

ต่อวัน (ช่วงวันจันทร์-วันศุกร์) หรือรวมทั้ง สัปดาห์ประมาณ 78,000 คัน บริหารจัดการ ค่าผ่านทางด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และมีที่ซึ่งนำหนักตู้สินค้าผ่านประตู (main gate) ที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพด้าน ความรวดเร็ว

2. ท่าเรือแหลมฉบังควรเร่งบังคับใช้ ระบบ truck queuing อย่างเต็มรูปแบบ หรือจัดหาระบบ application จากภายนอก นำมาเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง เชื่อมต่อ main gate และ sub gate ลดระยะเวลา รอคอย ควบคู่กับการจัดพื้นที่ส่วนกลาง เพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกที่เข้ามาขนส่ง ตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง กำหนดจำนวน ผลผลิตการรับส่งตู้สินค้าต่อชั่วโมงที่ชัดเจน (productivity per hour) และเชื่อมโยงกับ ระบบ port community system (PCS) เพื่อให้ครอบคลุมกิจกรรมการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ทุก ภาคส่วนสามารถเห็นกระบวนการต่างๆ ร่วม กัน เพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ

3. ภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ ความสำคัญกับผังเมืองและที่ตั้งลาน ตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ประกอบการลานตู้ คอนเทนเนอร์ควรต้องขยายเวลาการเปิด บริการที่มากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับเวลา ปฏิบัติการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือ

ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติ

1. ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องบริหารจัดการการจราจรสำหรับรถบรรทุกโดยเพิ่ม ประตูการเข้าออกมากขึ้นตามปริมาณรถ มุ่ง เน้นการเชื่อมต่อเส้นทางเดินรถขนส่งตู้สินค้า ที่ไหลลื่นมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย ป้ายจราจรต้องชัดเจน จะต้องมีการกำกับ ดูแลการจราจรและประสานงานกับท่าเรือ ปฏิบัติการทุกวันโดยเฉพาะเวลาหลังเที่ยง เป็นต้นไป

2. ท่าเรือแหลมฉบังและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อ การขนส่งทั้งระบบรถ ราง เรือ กว๊าระเบียบ และเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งตู้สินค้าทั้ง ระบบตลอดชีพหลายเซน เพิ่มปริมาณการ ขนส่งด้วยเรือชายฝั่งและทางราง ขุดลอก ร่องน้ำให้มีความลึกที่สม่ำเสมอเพื่อให้เรือ

เข้าออกท่าเรือได้ตลอดเวลาไม่ต้องรอรอบดับ น้ำขึ้น

3. บริษัทสายการเดินเรือจะต้องให้ ความสำคัญในการบริหารจัดการเรือขนส่งตู้ สินค้าให้เข้าเทียบท่าตามกำหนดการ (berth window) เมื่อเกิดเรือดีเลย์ จะต้องแจ้งผู้ ส่งออกให้เปลี่ยนวันรับตู้เปล่าหรือวันบรรจุ สินค้าออกไปตามเหมาะสม เพื่อไม่ให้ตู้ สินค้าที่จะส่งออกเข้ามาคืนในท่าเรือจนเกิน ศักยภาพพื้นที่จัดเก็บ และบริษัทสายการ เดินเรือจะต้องไม่รับตู้สินค้าส่งออกเข้ามาใน ท่าเรือเกินศักยภาพการรับบรรทุกของเรือ แต่ละลำ (over bookings) ซึ่งจะทำให้พื้นที่ จัดเก็บตู้สินค้ามีความหนาแน่น สิ่งสำคัญ “ไม่ใช่ท่าเรือเป็นคลังเก็บสินค้า” ซึ่งเป็นการใช้ท่าเรือที่ผิดวัตถุประสงค์

4. ผู้นำเข้าและส่งออกดำเนินพิธีการ ศุลกากรและมุ่งเน้นการขนส่งตู้สินค้าตาม กำหนดการไม่เกินระยะเวลาที่ท่าเรือ สาย การเดินเรือ และศุลกากร กำหนดไว้ (closing

time, free time) การจัดการตู้สินค้าคั่งค้าง ที่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มพื้นที่การจัดเก็บตู้ สินค้า ตลอดจนการขยายเวลาปฏิบัติการ ของศุลกากรให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่ เพิ่มขึ้น

5. ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด จะต้องบริหาร จัดการกิจกรรมหลักด้วยระบบเทคโนโลยี สารสนเทศที่เชื่อมโยงข้อมูลกัน ทั้งเอกสาร รับตู้สินค้าเข้าออกท่า (ใบซอร์) การจ่ายเงิน ค่าผ่าน main gate ค่าภาระใช้ท่าเรือ การส่ง ไปกำกับตู้สินค้าสำหรับตู้สินค้าขาออก และ เอกสารการตรวจปล่อยตู้สินค้าขาเข้า

6. ผู้ประกอบการท่าเรือ (TLC) จะต้อง จัดการพื้นที่การจัดเก็บตู้สินค้าและเครื่อง มือยกขนตู้ ให้มีปริมาณเพียงพอ หากพื้นที่ ในท่าเรือเต็มศักยภาพ (full capacity) ควร จะต้องหาแนวทางการแก้ไขที่ทันท่วงที เช่น เข้าพื้นที่เพื่อวางตู้สินค้า เป็นต้น ไม่ปล่อยให้ ทรุดขนส่งตู้สินค้านานหลายชั่วโมง

การแก้ไขปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องบูรณาการ การบริหารปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวแล้วร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งการ ท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบัง สายการเดินเรือ ผู้ประกอบการ ท่าเรือ บริษัทตัวแทนออกของ ผู้นำเข้า-ส่งออก และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีท่าเรือแห่งประเทศไทยและ ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเจ้าภาพดำเนินการ ในระยะเร่งด่วนมุ่งเน้นการนำ ระบบเทคโนโลยีเข้ามาบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบ ระยะกลางต้อง พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง และระยะยาวพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือระยะที่ 3 เพื่อให้ท่าเรือแหลมฉบังเติบโตเป็น world class port อย่างยั่งยืน



Creditability, Excellence and Speediness

Weekly Direct Service



CN : SHA/XMN/NSA/LYG/TAO/SHK/NGB
+Transship to Yangtze
JP : YOK/NGO/UKB/HKT/OSA
VN : HCM

Get weekly schedule update
LINE OA : @jjshippingth



Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co., Ltd.
c/o Jinjiang Shipping Agency (Thailand) Co., Ltd.
Lumpini Tower, 37th Floor, No.1168/110, Rama 4 Road
Tungmahamek, Sathon, Bangkok 10120, Thailand
T +66(0)2460 9659



The guidelines for increasing the efficiency of container transportation in Laem Chabang Port


The volume of imported and exported containers at Laem Chabang Port has been growing continuously, resulting an increase in the number of trucks using the container delivery service. Each container delivery takes an average of 5 hours or more, especially from Monday to Friday during 14.00 – 24.00 hrs., trucks come to the port at the same time. **This has caused continuous congestion at the port, increased costs and effects to health and environmental problems for those involved.** Furthermore, this is not consistent with the policy of developing Laem Chabang Port into a world-class port and a green port which is environmentally friendly.

Traffic congestion at Laem Chabang Port has caused from many factors, including vessels delay from the pre-set vessel schedule, this causes the accumulation of export containers. The container yard of each terminal is also limited and it is impossible to accept additional export containers to be stored if previous containers are not yet loaded into vessel. Terminal must move the previous containers in yard loading to vessel first, then able to accept the coming containers. Moreover, containers which stack in the yard are not in accordance with the loading sequence of the vessel, causing many movements within the container yard to find the desired containers, affecting the cost and time of loading operation of each vessel. In sometimes, handling equipment is insufficient for releasing and receiving container. The infrastructure at Laem Chabang Port, such as damaged roads and insufficient depth of the channel/basin also direct and indirect effect to congestion. In addition, there is a lack of effective information technology systems to manage container transportation in the port in a tangible way.




From the research of Dr. Suntorn Phajon (2024) on the guidelines for increasing the efficiency of container transportation in Laem Chabang Port, it was found that stakeholders who use Laem Chabang Port services place the highest importance on the efficiency of container transportation, in terms of container delivery time (which currently needs to be improved), cost reduction, creating satisfaction for service users, and building reliability in the service.


The important factors that need to be developed are the infrastructure in the port, the information technology systems to manage the delivery of containers in the port as a whole, vessel schedule management, container yard and handling equipment management, as well as the management of port operations. The recommendations for increasing the efficiency of container transportation in Laem Chabang Port are as follows:



**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

Policy Recommendations

1. The government sector, Port Authority of Thailand and Laem Chabang Port, need to develop efficient infrastructure and digital systems within Laem Chabang Port, especially in terms of various infrastructures such as road

conditions, intersections, traffic lanes, traffic signs, seamless transportation connections in both of road and coastal shipping, as well as accelerating the development of the Laem Chabang Port phase 3 to operate according to the plan to accommodate the increasing volume of containers. The infrastructure must facilitate and be sufficient for the transportation of containers in and out of the port's main gate, which has approximately 12,000 trucks per day (Monday-Friday) or approximately 78,000 trucks per week. The port tolls must be managed with an information technology system and have a standardized and efficient container weighing scale for containers passing through the main gate.

2. Laem Chabang Port should accelerate the enforcement of the truck queuing system in full form or procure an external application system to increase transportation efficiency, connect the main gate and sub gate, reduce waiting time, along with organizing a central area to support the volume of trucks transporting containers at Laem Chabang Port, set a clear number of productivity per hour, and link it to the port community system (PCS) to cover international cargo transport activities through Laem Chabang Port. All sectors can see the various processes together for efficient management.

3. The relevant government agencies must give importance to manage the city plan and the location of the container yard. Container depot operators should extend working hours to match with the port operation hours.

Practical Recommendations

1. Laem Chabang Port needs to manage truck traffic by increasing the number of entrance and exit gates according to the volume of trucks, focusing on connecting container transport routes that are smoothly

flow, efficient, and safe. Traffic signs must be clear. Traffic supervision and coordination with the port operations (TLC) must be carried out every day, especially after noon onwards.

2. Laem Chabang Port and related agencies must increase the efficiency of connecting transportation systems, including roads, rails, vessels, regulations, and linking container transport data throughout the supply chain, increasing the volume of coastal and rail transport, and dredging the channel to a consistent depth so that vessels can enter and depart the port at all times without having to wait for the high tide.

3. Shipping companies must prioritize managing the vessel to berth at the port according to the berth window. When a ship is delayed, exporters must be notified to change the date of receiving empty containers or the date of stuffing goods as appropriate, so that export containers will not return to the port beyond the capacity of the storage area. Shipping companies must also not accept export containers into the port beyond the capacity of each ship (over bookings), which will cause the container storage area to be

dense. Another important thing is “not using the port as a warehouse” which is using the port for the wrong purpose.

4. Importers and exporters conduct customs formalities and focus on container transportation according to the schedule, not exceeding the free time specified by the port, shipping lines (closing time, free time) and customs regulation. Effectively manage backlog of containers to increase container yard space, and extend customs operation hours to be in line with the increasing volume of goods.

5. All parties involved must manage core activities with information technology systems that link data, including documents for receiving and delivery containers entering in-out the port (Bai shore), paying for main gate fees, port charges, goods control list, and documents for releasing import containers.

6. Port operators (TLC) must manage container storage yard and handling equipment to ensure sufficient. If the port area is at full capacity, they should find a timely solution, such as renting space to store containers, etc., and not letting trucks wait.

Solving the congestion problem at Laem Chabang Port requires the integration of management of the above factors together with all relevant parties, including the Port Authority of Thailand, Laem Chabang Port, shipping lines, port operators, customs brokers, importers-exporters, and truck operators, to increase transportation efficiency, with Laem Chabang Port Authority as the host. In the urgent phase, the focus is on fully enforcing the information technology system. In the medium term, transportation connectivity must be fully developed. In the long term, the third phase of the port infrastructure must be developed as plan so that Laem Chabang Port can grow into a world-class port sustainably.

บรรณานุกรม : สุนทร ผจญ. (2567). แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง. งานวิจัย, บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันรัชต์ภาคย์.





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**

**“YOUR RELIABILITY PARTNER
IN THAILAND”**

- +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






Donation to PAT's Project

14 June 2024

Presentation of donation to PAT
"PAT's Check-dam Construction Project-2024"



Bangkok Port Carnival Rally 2024

22 June 2024

BSAA join Bangkok Port Rally together 2024



57th Annual General Meeting

31 July 2024
at The Banyan Tree Bangkok Hotel



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 (THAILAND) LTD.
33/29-31 8th Floor, and 33/32-33, M Floor, Wall Street Tower Building, Surawongse Road,
Kwaeng Suriyawongse, Khet Bangrak, Bangkok 10500
Tel: 0 2625 0000 Fax: 0 2632 7350
website: www.kline.co.th





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

**มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี ๒๕๗๓**

S M A R T : Standard, Mastery, Agility, Responsibility, Teamwork

