

Bangkok Shipowners and Agents Association's Publication

# BSAA

*news*

Issue 03, June 2008





BSAA News is a quarterly publication of the Bangkok Shipowners and Agents Association.

It is distributed free to exporters, importers, transportation providers and government agencies at no charge. To receive copies or inquire regarding advertising, please contact the BSAA's office by telephone, fax or email.

Views expressed do not necessarily reflect those of the BSAA, individual members or Publisher.

**Bangkok Shipowners and Agents Association**  
Boonmitr Building, 12th Floor,  
138 Silom Rd., Suriyawong, Bangrak,  
Bangkok 10500  
Tel: 0 2634 4046-7 Fax: 0 2634 4048  
Email: manager@thaibsaa.com, bsaa@loxinfo.co.th  
URL: www.thaibsaa.com

Produced by: **PAPITPHUM LTD.** Tel: 08 1327 7033



March 15, 2007: Collected from farming cooperative agents in Ecuador at the port of Guayaquil, and placed on an NYK reefer ship bound for the Mediterranean Sea via the Panama Canal.  
April 2, 2007: Discharged at Livorno, Italy, and trucked to the street markets of Genoa, where a fruit stand owner selects the perfect ripeness to complement his succulent desserts.

Sunshine brings everyone out to the piazza. Soon a little boy with a pocketful of coins will appear, asking about a fresh fruit dessert. How about bananas? Thanks to NYK, they are available. We transport goods and materials around the world, by ocean, land, and air. But our business is about much more than delivering goods on time. It's about adding value by perfecting our strategies, so that value is available anytime, anywhere, for the people who appreciate it. With the freshest fruit, the piazza vendor wins a smile from his most devoted customers. We're smiling too, because making people happy is a big part of our mission. NYK transports products and resources that give life meaning around the world.

**Bringing value to life.**

www.nyk.com



Hong Kong (852) 2604-0100 London (44) 20-7090-0000 New York (1) 201-320-3000 San Paulo (55) 11-3071-4300  
Shanghai (86) 21-3320-9000 Singapore (65) 6260-0100 Sydney (61) 2-9248-1000 Tokyo (81) 3-3260-0100

# ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสมาคมร่อนน้ำสากล



กองนำร่อง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม สมาคมนำร่องสากล หรือ International Maritime Pilots' Association Congress (IMPA) ครั้งที่ 19 ระหว่างวันที่ 4-8 สิงหาคม 2551 ณ โรงแรม Royal Orchid Sheraton

การประชุม IMPA เป็นการประชุมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการนำร่องและกิจการนำร่องของแต่ละประเทศ ให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน และรับทราบปัญหาที่เกิดขึ้น ตลอดจนการดำเนินการแก้ไข ปัญหาในเรือการนำร่องเรือ และการประกอบกิจการนำร่องของประเทศสมาชิก สมาชิกแต่ละประเทศจะได้มีส่วนร่วมนำเสนอแนวความคิดในการแก้ไข และการพัฒนากิจการนำร่อง ทำให้เกิดความคิดและแนวทางที่หลากหลาย ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ทั้งนี้สมาชิกของแต่ละประเทศที่เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในเรื่องการนำร่องเรือ ลักษณะของร่องน้ำ ความเร็วของกระแสน้ำ การนำเสนอสื่อเทคโนโลยีหรืออุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัยที่ช่วยในการนำร่องเรือ การพัฒนาหลักสูตรการเป็นผู้นำร่อง การตรวจสอบการทำงานผู้นำร่อง และกำหนดขนาดของเรือรับ-ส่งนำร่องที่เหมาะสม

การประชุม IMPA จัดขึ้นเป็นประจำทุก 2 ปี โดยผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันเป็นเจ้าภาพภายในกลุ่มประเทศสมาชิกกว่า 40 ประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐเยอรมัน สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย บราซิล สาธารณรัฐเกาหลี สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นต้น

## Thailand to Host the 19<sup>th</sup> IMPA Congress

Thailand will host the 19<sup>th</sup> International Maritime Pilots' Association (IMPA) Congress, a two-year intervals, during 4-8 August 2008 at the Royal Orchid Sheraton Hotel.

The objectives of the Congress are to promote and enhance the profession of the maritime pilots, to provide an appropriate forum for the exchange of information and experience among members of concerned organizations the world over, to promote unity, harmony and solidarity among maritime pilots, to stimulate a culture of quality and safety among professional maritime pilots; and to emphasize the role of maritime pilots in the society, especially in environmental protection.



**TO BE YOUR COMPANION...**

**Our Services:**

- International Freight
- Air Freight
- Sea Freight
- Consolidator
- Door to Door Delivery
- Project Cargo Handling
- Import and Export Customs Clearance
- Warehousing

Seabra Trans International Co., Ltd.  
116/94-95 SSP Tower 2, 25th Fl.,  
Na Ranong Rd., Klongtoey, Bkk, 10110  
Tel: 662 697 4999 (Auto 30 lines)  
Fax: 662 697 4721  
E-mail: seabra@seabra.co.th

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



The pioneer in container M&R in Thailand since 1988

CONNET maintains and repairs all damages to container regardless of their manufactures

CONNET, exclusively, works on all facets of maintaining reefer container, and currently represents Carrier, Mitsubishi, and Daikin as their service representative in Thailand

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

229/25 Moo 12 Bang-Ma Trad Rd., Bang-ma Bangkok 10260  
Tel: 0 2361 3916-6, 0 2361 3921-4 Fax: 0 2361 3919-25  
Email: connet@centralconnet.com





**CMA CGM**  
**From the seven seas to the world**



Our promise: answering all customers' needs, to bring them the best in container shipping across the 7 seas and beyond. We offer fast and reliable customer-made services from door to door, with the respect of the environment always on our mind. Every day, the teams of the CMA CGM Group and our state of the art technology, bring you closer to the farthest reaches of the world.

Thailand Office: 11<sup>th</sup> Floor, Q House Lumpini, 1 South Sathorn Road, Tungsathorn, Sathorn, Bangkok 10120  
Tel: +66 (0) 210 3320  
[www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)



## การพัฒนาเครือข่าย การขนส่งทางรถไฟ

โดย คุณ นคร จันทรศร

เมื่อวันที่ 24 มีนาคม ที่ผ่านมา BSAA ได้จัดสัมมนาในหัวข้อเรื่อง **SRT Network Development for Multimodal Logistics and Export Facilitation** โดยได้รับเกียรติจาก **คุณ นคร จันทรศร** รักษาการและรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้บรรยาย ในโอกาสที่ BSAA News ได้นำสรุปการสัมมนาดังกล่าวมาตีพิมพ์ลงในฉบับนี้ เพื่อแสดงถึงอดีต ปัจจุบัน และแผนงานในอนาคต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### ความเป็นมา

ปัจจุบันการรถไฟฯ ได้รับการสถาปนามาถึง 111 ปีแล้ว แต่บทบาทของการรถไฟต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้นถือว่ามีน้อยมาก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟ เมื่อเทียบกับประเทศอื่นที่พัฒนาแล้ว อันเห็นได้จากประวัติการพัฒนากิจการรถไฟซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นช่วงเวลาได้ดังนี้

ช่วงแรก เป็นช่วงที่มีฐานะเป็น **กรมรถไฟหลวง** การพัฒนาทางรถไฟในยุคนี้จะมีรูปแบบเดียวกันกับการพัฒนาทางหลวง กล่าวคือ รัฐบาลมองว่าการพัฒนาคือการสร้างทางสายใหม่ๆ ความทันสมัยของระบบและโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟในมุมมอง

ของรัฐ คือประโยชน์ที่รัฐจะได้รับ มากกว่ามองประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจ ทำให้ในช่วง 55-56 ปีนั้น เครือข่ายรถไฟจึงมีการขยายตัวเป็นอย่างมาก

ต่อมาในช่วงระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลไทยในยุคนี้ได้อนุญาตให้กองทัพญี่ปุ่นใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านไปยังพม่า ทำให้ประเทศไทยถูกกลุ่มพันธมิตรโจมตีด้วยการทิ้งระเบิดอย่างหนัก โดยมีเป้าหมายยุทธศาสตร์สำคัญที่ทางรถไฟ ภายหลังสงครามสิ้นสุดลง โครงสร้างทางรถไฟจึงได้รับความเสียหายมาก และต้องใช้เงินลงทุนสูงในการสร้างและบูรณะ รัฐบาลจึงได้ติดต่อเพื่อขอเงินกู้กับธนาคารโลก โดยธนาคารโลกได้ตกลงที่จะให้เงินกู้ภายใต้เงื่อนไข 1 ข้อ นั่นคือ รัฐบาลไทยจะต้องผ่านกฎหมายฉบับใหม่ เพื่อให้กรมรถไฟหลวง มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้ชื่อ **การรถไฟแห่งประเทศไทย** และได้จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2494

ภายหลังการปรับโครงสร้าง ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลักๆ 2 ประการ คือ การเปลี่ยนแปลงด้านการจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยรัฐมองการรถไฟฯ เป็นหน่วยงานพาณิชย์มากขึ้น

การลงทุนต่างๆจึงต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ตลอดจนอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน และนำเสนอให้รัฐบาลพิจารณา หากโครงการนั้นๆไม่เหมาะสม รัฐก็จะไม่ให้เงินในการลงทุน

การเปลี่ยนแปลงประการที่ 2 คือ เรื่องตัวแทนของการรถไฟฯในระดับรัฐบาล ในช่วงที่ยังคงเป็น กรมรถไฟหลวงนั้น พนักงานการรถไฟฯสามารถเติบโตได้ต่ำได้ไปถึงระดับสูงๆของรัฐบาล จึงถือเป็นกระบอกเสียงในการนำเสนอปัญหาและกลยุทธ์ด้านการปฏิบัติงานโดยตรงถึงระดับนโยบาย แต่หลังจากปี พ.ศ. 2494 พนักงานการรถไฟฯสามารถเติบโตไปได้ถึงเพียงผู้จัดการทั่วไปเท่านั้น ทำให้การรถไฟฯไม่มีตัวแทนในระดับนโยบายของรัฐ จึงเป็นการยากที่จะจูงใจรัฐบาลให้ปรับปรุงหรือขยายขีดความสามารถด้านโครงสร้างรถไฟ

ภายหลังปี พ.ศ. 2494 จนถึงปัจจุบัน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟมีไม่มากนัก จากสถิติจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีทางรถไฟยาวประมาณ 4,100 กิโลเมตร โดย 3,300 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่ก่อสร้างขึ้นมาตั้งแต่ในสมัยที่ยังคงเป็นกรมรถไฟหลวง มีเพียง 600 กิโลเมตรเท่านั้นที่สร้างขึ้นในช่วงหลัง นอกจากนี้เครือข่ายทางรถไฟส่วนใหญ่ยังคงเป็นแบบรางเดี่ยว การที่จะประกอบการให้มีประสิทธิภาพจึงทำได้ยาก ด้วยข้อจำกัดดังกล่าว ทำให้การขนส่งทางรถไฟทั้งผู้โดยสารและสินค้า จึงมีสัดส่วนน้อย

### แหล่งที่มาของรายได้

ปัจจุบันนี้ การรถไฟฯมีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ประมาณ 70% และจากสินค้า 30% สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร การรถไฟฯได้จัดขบวนรถไฟไว้ทั้งสิ้น 242 ขบวนต่อวัน ในจำนวนนี้ 164 ขบวน เป็นการให้บริการเพื่อสังคม ซึ่งเป็นประเภทที่ประกอบการขาดทุน แต่ก็ไม่สามารถหยุดให้บริการ เพราะเป็นนโยบายของรัฐที่ต้องการให้การรถไฟฯให้บริการนี้อยู่ ส่วนขบวนผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นขบวนที่มีกำไร มีให้บริการเพียง 78 ขบวน สำหรับขบวนสินค้า มีให้บริการทั้งสิ้น 72 ขบวนต่อวันทั่วประเทศ

ด้านการให้บริการ เนื่องจากทางรถไฟส่วนใหญ่ยังคงเป็นรางเดี่ยว ทำให้ต้องมีการ

จัดลำดับความสำคัญตามประเภทของขบวนรถไฟ โดยให้ความสำคัญกับรถโดยสารประเภทต่างๆก่อนขบวนสินค้า นั่นหมายความว่าขบวนรถโดยสารประเภทต่างๆผ่านก่อน โดยขบวนรถสินค้าอยู่ในลำดับสุดท้าย ทำให้ระยะเวลาการเดินทางของขบวนรถสินค้าจึงใช้เวลานาน โดยมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 25-30 กิโลเมตร/ชม. เท่านั้น

## ขบวนรถไฟสินค้า

ในเชิงปริมาณแล้ว การขนส่งสินค้าทางรถไฟราว 63% เป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนที่เหลือเป็นการขนส่งสินค้าประเภทซีเมนต์ เชื้อเพลิงพลังงาน และอื่นๆ

การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นั้น ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและลาดกระบัง ซึ่งมีการขนส่งราวปีละ 6.3 ล้านตัน ในขณะที่การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ และการขนส่งแบบ Landbridge ในเส้นทางระหว่าง Port Klang ในมาเลเซีย และ ICD ลาดกระบัง หรือท่าเรือมาตะพุด นั้นมีเพียงอย่างละ 0.7 ล้านตันเท่านั้น

หากพิจารณาตามรูปแบบการขนส่งสินค้าแล้ว มีการใช้รถไฟเพียงแค่ 2% จากการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยสินค้าส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึง 86% และการขนส่งทางน้ำในประเทศอีกประมาณ 11-12% จะเห็นได้ว่าเครือข่ายทางถนนค่อนข้างจะมีประสิทธิภาพและครอบคลุมการให้บริการ เนื่องจากรัฐได้จัดสรรงบประมาณถึง 50% ของงบประมาณกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้ในการสร้างและซ่อมแซมถนน ในขณะที่ 50% ที่เหลือต้องแบ่งจัดสรรให้กับหน่วยงานในสังกัดอีกราวๆ 20 หน่วยงาน

## Lat Krabang ICD and Regional CYs

สินค้าราว 34% ของปริมาณการขนส่งที่ทำเรือแหลมฉบัง เป็นการขนส่งมาจากลาดกระบัง ICD ในแต่ละปีปริมาณการขนส่งจาก ICD เพิ่มขึ้น โดยปีที่ผ่านมาปริมาณการขนส่งโดยรวมทั้งสิ้น 1,669,000 TEU จากสถิติปี 2007 การขนส่งระหว่างลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง ใช้การขนส่งทางถนน 75% ส่วนทางรถไฟเพียง 25%

สำหรับลานพักตู้สินค้า หรือ CY เพื่อใช้ในการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งไปยังโหมดการขนส่งอื่นๆ มีทั้งสิ้น 9 แห่ง แบ่งเป็นการ

ประกอบการโดยภาครัฐ 5 แห่ง ได้แก่ กูดจิก ท่าพระ ตีลาอาด บ้านทุ่งโพธิ์ และท่าม่วง ส่วนอีก 4 แห่ง ประกอบการโดยภาคเอกชน ได้แก่ จีระ บ้านกอบ ท่าข้าวก้านลทรง และบัวใหญ่

## โครงการด้านการจัดซื้อ

เป็นที่ทราบกันว่าหัวรถจักรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีสภาพค่อนข้างเก่า และมีปัญหาด้านการขาดแคลนแควร์รถไฟ ซึ่งการรถไฟฯ ได้นำเสนอแผนการพัฒนาให้กับภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว มากกว่า 10 ปีแต่ก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข จนกระทั่งเมื่อไม่นานมานี้ รัฐบาลจึงได้อนุมัติการจัดซื้อแควร์รถไฟสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 112 แคร่ และจะมีการส่งมอบในเดือนกันยายนที่จะถึงนี้



ในปีนี้การรถไฟฯ ยังมีแผนจัดซื้อหัวรถจักรดีเซลอีก 7 หัว ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาจากสำนักอัยการสูงสุด รวมถึงโครงการซื้อหัวรถจักรดีเซลอีก 20 หัว และแควร์รถไฟอีก 308 แคร่ ในปี 2009-2010

## แผนงานเพื่อพัฒนาขีดความสามารถ

การรถไฟฯ มีโครงการขยาย ICD แห่งที่ 2 โดยมี 2 แนวทางด้วยกัน แนวทางแรกคือการพัฒนาพื้นที่ซึ่งอยู่ติดกับ ICD ลาดกระบังไปทางเหนือ ส่วนแนวทางที่ 2 คือ การ

พัฒนาพื้นที่ ICD แห่งใหม่ ซึ่งคาดไว้ว่าน่าจะเป็นแกวของศรีรักษ์ มีที่ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 100 กิโลเมตร ขณะนี้การรถไฟฯ ได้ทำการศึกษา ICD ทั้ง 2 แห่งแล้ว และอยู่ในระหว่างการเปรียบเทียบประโยชน์จากทั้ง 2 พื้นที่ แล้วจึงนำเสนอการลงทุนต่อรัฐบาลว่าควรขยาย ICD ไปยังพื้นที่ใด

ด้านการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานภายในประเทศ มีอยู่ 3 แนวทาง กล่าวคือ การสร้างทางรถไฟรางคู่, การปรับปรุงสภาพทางรถไฟเดิม และโครงการ Bangkok Mass Transit Network หรือโครงการรถไฟสายสีแดง

การรถไฟฯ ได้เสนอโครงการทดลองรถไฟรางคู่ต่อรัฐบาล เพื่อพิจารณาถึงผลในแง่การดำเนินงาน และว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษาและวางแผนแม่บทสำหรับการ

ทำรถไฟรางคู่ทั่วประเทศ และกำลังจะเริ่มก่อสร้างรถไฟรางเร็วๆ ในเส้นทาง แหลมฉบัง-ฉะเชิงเทรา ซึ่งมีการเซ็นสัญญาไปเมื่อวันที่ 26 มีนาคม ที่ผ่านมา

จากนั้นจะเป็นโครงการรถไฟรางคู่จาก ฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย ซึ่งอยู่ระหว่างการแก้ไขแผน เส้นทางนี้ถือได้ว่ามีความสำคัญมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมลาว กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย โดยการรถไฟฯ ได้เสนอให้มีการก่อสร้างแบบ Loop Line เพื่อลดระยะเวลาใน



## SRT Network Development

On March 8, 2008, BSAA invited Mr. Nakhon Chantarasorn, Acting and Deputy Governor of the State Railway of Thailand (SRT), to deliver a speech under the topic "SRT Network Development for Multimodal Logistics and Export Facilitation". In his speech, Mr. Chantarasorn talked about the past, the present, and the future plan of SRT, and the speech has been summarized as follows:

### SRT Background

It has been 111 years since SRT was first established. Despite its long history, SRT's role in Thailand's economy is quite minimal, especially in freight transportation by rail when compared to the economic impact of railway in a modern country. The slow development of the railway system can be explained by dividing its history into stages.

The first stage was when the railway had the status as the Royal Railway Department, whose main mission was to develop and construct new lines. The modernization of the railway's system and infrastructure then was mainly to benefit the government and was not based on commercial considerations. Hence, the railway's network had been expanded accordingly.

During WWII, the Thai government at that time allowed the Japanese's army unfettered passage through the kingdom on its way to Myanmar. Because of that, Thailand was heavily bombed by the Allied, who targeted the railway system due to its strategic importance. After the war, the railway infrastructure was heavily damaged and needed a huge amount of money for rebuilding and reconstruction. The Thai government asked the World Bank for a loan. The Bank imposed a condition on given loan, that is the Thai government must pass a new law changing the Royal Railway Department to a state enterprise. Thus, the State Railway of Thailand was created in 1951.

The new organization structure caused two major changes that affected SRT's future. The first change was the way the government allocated budget for the construction of the railways infrastructure. The government thought of SRT as a commercial organization. So the economic impact, the feasibility study, and the rate of return need to be reviewed.

The second was that SRT had no voice at the government's level. During the time of the Royal Railway, we had staff who rose to high positions in the government. Consequently, we were able to convey operational problems and strategies to the government at the policy level. But after 1951, the highest career path of railway's staff was the general manager. Because of that, we had no voice in the government's policy level. So it's rather difficult to convince the government to improve and expand the capacity of railway's infrastructure.

Since 1951, the railway infrastructure's investment has been very minimal. Looking at the statistics, at the moment we have 4,100 km. of track. Out of that, 3,300 km. were built

การกลับหัวรถจักร และการสับราง ได้ราวๆ 1.5-2 ชั่วโมง ขณะนี้อยู่ในระหว่างการเซ็นสัญญาฉบับบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดในจุดเล็กๆน้อยๆ ส่วนความคืบหน้าทั้งโครงการมีมากกว่า 90% แล้ว และได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา

ในขณะเดียวกัน สำนักงานขนส่งและจราจรได้เสนอให้มีการก่อสร้าง CY ในต่างจังหวัด เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งการรถไฟฯอยู่ในระหว่างการทำงานร่วมกับ สจร. อย่างใกล้ชิด

นอกจากนี้การรถไฟฯยังได้ทำการปรับปรุงรางรถไฟ จากหมอนรถไฟไม้มาเป็นคอนกรีต รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างสะพานให้แข็งแรงมากขึ้น และเปลี่ยนรางรถไฟจากขนาด 80 ปอนด์/หลา มาเป็น 100 ปอนด์/หลา ซึ่งขณะนี้ได้ดำเนินการขั้นที่ 1, 2 และ 3 เสร็จเรียบร้อยแล้ว และอยู่ในระหว่างการเสนอโครงการขั้นที่ 4 และ 5 ต่อรัฐบาล สำหรับรางรถไฟที่ปรับปรุงแล้ว จะช่วยเพิ่มน้ำหนักในการรองรับมากขึ้น จาก 15-16 ตัน เป็น 20 ตัน

สำหรับโครงการรถไฟสายสีแดง เป็นโครงการที่ขาดแผนโครงการไฮโปเธสิสที่ได้ล้มเลิกไปแล้ว โดยมีจุดประสงค์เพื่อลดจราจรแออัดทางถนนภายในตัวเมือง มีแนว

ผ่านจากทางเหนือสู่ใต้ของกรุงเทพ คือ จากรังสิตผ่านกรุงเทพฯไปมหาชัย และเส้นทางตะวันออกมายังตะวันตก คือ จากหัวหมากผ่านบางซื่อมายังตลิ่งชัน ซึ่งโครงการนี้ เส้นทางส่วนใหญ่จะถูกยกระดับขึ้น

ส่วนโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้โครงการ ASCAP Trans-Asian Railway จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันเรามีเส้นทางเชื่อมกับมาเลเซียอยู่แล้ว ซึ่งปัจจุบันก็มีผู้ให้บริการขนส่งในเส้นทางดังกล่าวอยู่แล้ว ทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ส่วนเส้นทางเชื่อมกับลาว ก็กำลังจะเปิดในเดือนพฤษภาคมนี้

กับประเทศกัมพูชา ไทยเคยมีทางรถไฟเชื่อมต่อ แต่ในช่วงที่มีสงครามในกัมพูชา ทางรถไฟราวๆ 48-50 กิโลเมตร ได้ถูกย้ายออกไป ขณะนี้จึงต้องการบูรณะใหม่ โดยรัฐบาลมาเลเซียได้เสนอให้ทางรถไฟกับกัมพูชา ซึ่งผมก็หวังว่าทางรถไฟสายนี้จะสามารถเกิดขึ้นได้ในอนาคต

ทางด้านตะวันตก เราได้ทำการศึกษาเพื่อเชื่อมต่อประเทศไทยกับพม่า อย่างไรก็ตามแต่มีปัญหาการเมืองในพม่า การที่จะให้เส้นทางนี้เกิดขึ้นจึงไม่ใช่เรื่องง่าย ดังนั้นเราจึงคงยังไม่เห็นความคืบหน้าโครงการนี้ในช่วงนี้

during the time of the Royal Railway. During the time of the state enterprise, only some 600 km. were added to the network. Besides, our network is mostly single track. So it's rather difficult to operate the train efficiently. For these reasons, the share of transport for both passengers and freight is very minimal.

### SRT Revenue Sources

Currently, SRT's revenue comes from 70% passenger traffic and 30% freight traffic. On the passenger service, we have 242 trains running per day. Out of that, 164 trains are regarded as PSO (public service obligation) trains, in which we lose a lot of money every year but we can't terminate the operation because the government wants us to run this train. The break-even number of commercial passenger trains at which our revenue equals our operating expenses is 78 trains. On the freight train, we run only 72 trains per day nationwide.

Since most tracks are single rail, we have to prioritize track runs. We have to let all the passenger trains pass before we can move the freight trains onto the track. That is the reason why our freight trains take a very long journey and have long turnaround time. Normally, the average speed of a freight train is only 25-30 km. per hour.

### Freight Trains

In terms of freight train volume, most of the market share comes from the container traffic, which represents up to 63% of the market. The rest is cement, petroleum products, and so on.

As for the container traffic, the traffic between Laem Chabang Port and Lat Krabang ICD is the highest in terms of volume. We carry up to 6.3 million tons per year. The other volumes from domestic containers and land bridge (the route between Port Klang, Malaysia and ICD or Map Ta Put) are only 0.7 million tons per year each.

The modal split at the moment is that railway carries only 2% of the freight transportation market in Thailand. Roads still account for the most share in the transportation market, representing up to 86%, while inland waterway is about 11-12%. The road network in Thailand is quite efficient and the condition in terms of quality and coverage is quite good. This is because every year the government allocates about 50% of Ministry of Transport's budget for road construction and maintenance. The remaining budget is shared among almost 20 organizations.

### Lat Krabang ICD and Regional CYs

About 34% of containers coming to Laem Chabang Port (LCP) are from Lat Krabang ICD. The growth of container traffic to ICD has steadily increased every year. In 2007, the traffic stands at 1,669,000 TEU per year. However, road contributes 75% of the container traffic from LCP to ICD, whereas rail contributes only 25%.

Other than that, we have nine container yards (CY) upcountry as a transfer center from one mode to another mode of transport.

Five of them are operated by the public sector which is at the Kut Chik, Tha Phra, Sila Art, Ban Thung Pho and Tha Muang. The rest are operated by the private sector which is at Jira, Ban Koh, Thakhao Kamnan Song and Bua Yai.

### Procurement Plans

At present, the locomotive is very old and there are insufficient wagons. We've already proposed a turnaround plan to the government for more than 10 years, but only recently were we able to reach an agreement with the government to procure 112 bogie container flat wagons. A contract was signed and the delivery is going to be made by this coming September.

This year, we also have planned to buy seven more diesel locomotives which are now being considered by the Office of the Attorney General. Another 20 diesel electric locomotives and 308 wagons will be supplied in 2009-2010.

### Capacity Development Plans

Because of some congestion in Lat Krabang ICD, the SRT has planned to build ICD Phase II which involves two possibilities. The first is to expand the second phase next to the existing ICD to the north. The second is to build the ICD in a new area, expected to be around Ongkarak which is approximately 100 kilometers away from Bangkok. The SRT has already done the feasibility study of both areas and is comparing the benefits. Then we'll make a proposal to the government as to which area is more suitable for building the ICD.

### Infrastructure Development Plans

Regarding the infrastructure development program, we have three plans, namely building the track doubling projects, the track rehabilitation, and Bangkok Mass Transit Network Project (Red Line).

We've already proposed a tentative double track program to the government. In the proposal, we consider only the operational side and will employ a consultant to carry out the study and prepare the master plan for the nationwide double track project. We're going to build the double track freight corridor from Laem Chabang Port to Chachoengsao, in which a contract had already been signed on 26 March.

The next project is the double track network between Chachoengsao Klom 19 and Kang Koi, in which the study is currently being revised. This doubling track project is considered important because it will be a gateway to Laos and to the Northeast of Thailand. In this project, we're going to propose the construction of what we call the loop line, which will reduce the time to shunt and reverse the locomotive to the other way by 1.5-2 hours. The loop line construction progress is now going to sign a contract with the consultant and correct some minor points in the detailed design. The connection between Thailand and Laos is more than 90% completed. We are scheduled to open the first train by this coming May.

Office of Transport and Planning (OTP) has proposed the construction of some CYs to do the logistics system development. We're working closely with the OTP in developing CY upcountry.

We're going to propose what we call the track rehabilitation. By this, we'll change the wooden sleepers to concrete and strengthen the bridge and change the rail from smaller ones (80 lb/yd rail) to larger ones (100 lb/yd rail). We've already completed Phase I, II and III. We're going to propose track rehabilitation Phase IV and V to the government. After the track rehabilitation, the maximum load will increase from 15-16 tons to 20 tons.

The Red Line Project is to replace the aborted Hope Well Project intended to relieve the traffic congestion in the city.

Connecting with neighboring countries under the ASCAP Trans-Asian Railway, we currently have a connection with Malaysia. There're several service providers for freight and passengers on the route. The connection route to Laos, as I mentioned earlier, will be opened in May.

We used to have a connection to Cambodia, but 48-50 km. of track had been removed during the war in Cambodia. Now we want to restore the track. Actually Malaysia's government already gave the rail to the Cambodians. So we hope that this connection will be opened in due time.

On the west side, we already carried out a study to connect Thailand and Myanmar. But because of the volatile political situation in Myanmar, this is not easy. So we'll not see the implementation of this project in due time.



# ท่าเรือกรุงเทพติดตั้ง e-Gate พร้อมปรับวิธีเก็บค่าภาระใหม่

ท่าเรือกรุงเทพจะทำการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า - ออก ประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate) พร้อมปรับระบบจัดเก็บค่าภาระใหม่ให้สอดคล้อง ซึ่งเป็นหนึ่งในงานเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการที่สำคัญภายใต้โครงการ e-Port ด้วยระบบการทำงานที่ทันสมัยของระบบ e-Gate ท่าเรือกรุงเทพมั่นใจจะช่วยให้การผ่านเข้า - ออกของรถบรรทุกทุกสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว และคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

นายพิทักษ์ ศิลป์ประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ เผยว่า ในเดือนสิงหาคม 2551 นี้ การท่าเรือฯ จะเริ่มดำเนินโครงการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า - ออกประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate) ซึ่งภายใต้ระบบการให้บริการอัตโนมัติดังกล่าว จะช่วยลดขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆ ที่ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องรอ เกิดความไม่สะดวกและสูญเสียดเวลา ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานในรูปแบบอัตโนมัติอย่างแท้จริง จะมีการปรับเปลี่ยนวิธีเก็บเงินค่าภาระยกขนสินค้า และตู้สินค้าขาออกลงจากยานพาหนะ รวมทั้งค่าภาระยานพาหนะผ่านท่า ณ ด้านตรวจสอบประตูขึ้นสะพานออกเสียใหม่

สำหรับวิธีการจัดเก็บรูปแบบใหม่ภายใต้ระบบ e-Gate ดังกล่าว ครอบคลุมค่าภาระที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ คือ

**สินค้าทั่วไปขาออก:** เปลี่ยนวิธีเรียกเก็บค่าภาระยกขนสินค้าลงจากยานพาหนะ และค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า จากอัตราต่อคันรถ ณ ด้านตรวจสอบสินค้าประตูขึ้นสะพานออก เป็น เรียกเก็บแบบเหมาจ่ายต่อตู้สินค้ารวมค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า โดยเรียกเก็บจากเจ้าของตู้สินค้า หรือเจ้าของเรือ/ตัวแทนเจ้าของเรือ

**ตู้สินค้าขาออก (FCL):** เปลี่ยนวิธีเรียกเก็บค่าภาระยกขนลงจากยานพาหนะ และค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า จากอัตราต่อคันรถ ณ ด้านตรวจสอบสินค้าประตูขึ้นสะพานออก เป็นเรียกเก็บแบบเหมาจ่ายต่อตู้สินค้ารวมค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า โดยเรียกเก็บจากเจ้าของตู้สินค้า หรือเจ้าของเรือ/ตัวแทนเจ้าของเรือ

**สินค้าทั่วไปขาออก ที่มีหีบห่อขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรจุเข้าตู้สินค้า:** เปลี่ยนการเรียกเก็บค่าภาระยกขนลงจากยานพาหนะบรรทุกลงเรือโดยตรง และค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ต่อคันรถ ณ ด้านตรวจสอบสินค้าประตูขึ้นสะพานออก เป็นเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ/ตัวแทนเจ้าของเรือ

“e-Gate เป็นการนำเทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้กับการควบคุมการจราจรของรถบรรทุกสินค้าในท่าเรือให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งท่าเรือตามเมืองท่าที่สำคัญทั่วโลกมีการนำมาประยุกต์ใช้อย่างประสบความสำเร็จ ทั้งนี้การติดตั้งระบบ e-Gate ของท่าเรือกรุงเทพเป็นโครงการพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือฯ หนึ่งในอีกหลายๆโครงการ ภายใต้การเดินหน้าสู่การเป็น e-Port เราเชื่อมั่นว่าการมุ่งมั่นพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็นที่ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ในระดับท่าเรือชั้นนำจะช่วยให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์โดยตรง” รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ กล่าวเสริม

ทั้งนี้ โครงการติดตั้งระบบ e-Gate จะเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนสิงหาคมปีนี้เป็นต้นไป และคาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมใช้งานเต็มรูปแบบราวต้นปี 2552 โดยท่าเรือกรุงเทพจะเร่งประชาสัมพันธ์ให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เข้าใจตรงกันและสามารถดำเนินงานด้วยระบบใหม่นี้ได้อย่างสะดวกและราบรื่น



**NGOW HOCK GROUP**  
Established 1926

<b>LINER AGENTS:</b>	
RCL	02 296 1521 - 22
RICKMERS LINE	02 296 1565
SPIC LINE	02 296 1340 - 46
PERKINS	02 296 1353
<b>TRAMP AGENTS:</b>	
	02 296 1552 - 53
<b>SHIP BROKER:</b>	
	02 296 1555, 02 296 1560
<b>LOGISTICS, CUSTOMS BROKER, INLAND TRANSPORTATION:</b>	
NH Logistics	02 296 1405 - 11
<b>CFS - CY OPERATOR, BONDED WAREHOUSE:</b>	
Sintarachote	02 399 1152, 02 398 0162 - 63
<b>INLAND CONTAINER DEPOT:</b>	
NH Prosperity	02 737 4561 - 69
<b>TERMINAL OPERATORS:</b>	
TIPS, Laem Chabang	038 408 400
TPT, Bangkok	02 754 4502
TPT, Map Taput	038 638 325
<b>PORT OFFICES:</b>	
Bangkok (PAT)	02 240 2654, 02 249 6616
Samudprakan, (TPT)	02 754 4502 ext 154
Laem Chabang	038 330 727

Panjathani Tower, 127 Ratchadapisek Road, Changnonsee, Yanawa, Bangkok 10120, Thailand  
TEL: 02 295 3737 (30 lines) FAX: 02 296 1001- 02  
Cable Address: NGOWHOCK  
Website: www.ngowhock.co.th

## BKP will Install an E-gate System with a New Charges Collecting Procedure

The Bangkok Port (BKP) is going to install an e-Gate system and implements a new charges collecting procedure to tally with the system. The system is one of many projects by BKP to enhance its service efficiency under the e-Port scheme. With this modern e-Gate system, BKP believes that trucks will pass through the gate faster and more smoothly.

The installation of the e-Gate system will commence in August 2008, and, will be completed and fully operational by early 2009. After the system has become operational, the system of collecting the various charges i.e. wharf handling charges, the export container lift off charge, and the admission fee for vehicles and equipment entering into the Bangkok Port will be changed.

The new collecting charges procedure applies to general export cargoes, FCL containers, and general export cargoes that are too large to load in containers. The charges will be collected at a lump sum rate from the container operators or ship agents / ship owners.

To manage the port efficiently, E-gate uses the RFID (Radio Frequency Identification) technology to control the truck traffic going through the port.



**BANGKOK PORT**  
*Feeder port and logistics center in the heart of Thailand.*



**LAEM CHABANG PORT**  
*Thailand's main port with world class facilities and services strategically locates in the fastest growing industrial area.*



**CHIANG SAEN PORT and CHIANG KHONG PORT**  
*Gateway to the GMS countries : China, Laos, Cambodia, Vietnam, Myanmar and Thailand.*



**RANONG PORT**  
*Gateway to the Southern-west coast to accommodate trade expansion in South Asia.*

# LINKING THAILAND TO THE WORLD

The Port Authority of Thailand is aggressively developing and expanding its port business countrywide to accommodate growing international trade as well as enhance the potential of Thai exporters to compete in the global market.

**PORT AUTHORITY OF THAILAND**  
444 Tarua Rd., Klongtoey, Bangkok, 10110  
Tel: 662 269 5305, 662 269 5389 Fax: 662 269 5318  
[www.port.co.th](http://www.port.co.th) E-mail: [marketing@port.co.th](mailto:marketing@port.co.th)

# เรือรับนำร่องปรับราคาขึ้นอีก



สำหรับอัตราค่าบริการใหม่นี้จะมีผลครอบคลุมถึงราคาน้ำมันดีเซล 45 บาท/ลิตร ในกรณีเขตท่าเรือกรุงเทพ หากน้ำมันดีเซลมีราคาสูงขึ้นเป็น 50 บาท/ลิตร ให้ปรับค่าธรรมเนียมพิเศษการใช้น้ำมันอีก 150 บาท

## Anew Motor Launch Service Charge Increased

As of July 1, 2008, the motor launch service charge, a service which shuttles pilot officers between vessels and Pilot Station at Bangkok Bar as well as Sriracha and Sattahip ports area, will increase.

The motor launch service charge at Bangkok Bar was adjusted once in February this year. The new adjustment will keep the motor launch service charge at 1,100 baht/trip, but will raise the extra fuel surcharge from 300 baht/trip to 700 baht/trip for a total of 1,800 baht/trip, VAT included.

The motor launch service charge at the Sriracha area is adjusted as follows. At the anchorage area around Koh Si Chang, the charge will increase from 4,500 baht/trip to 6,000 baht/trip. The shuttling service charge to Sriracha Harbour, Sriracha Silo, Kerry Siam Seaport, Thai Oil Port, PTT Port, Esso Port, and Laem Chabang Port will increase from 2,500 baht/trip to 3,500 baht/trip. Service charge to Sattahip Port will increase from 2,900 baht/trip to 4,500 baht/trip.

This new tariff will apply as long as the diesel price stays at 45 baht per liter or lower. In the case of Pilot Station at Bangkok Bar, if the diesel price goes up to 50 baht per liter, the extra fuel surcharge will increase another 150 baht.

ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม เป็นต้นไป จะมีการปรับอัตราค่าบริการเรือรับ-ส่ง เจ้าพนักงานนำร่องระหว่างเรือใหญ่กับสถานีสมุทรปราการ รวมถึงบริเวณเขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เพิ่มขึ้น

สำหรับอัตราค่าบริการในเขตท่าเรือกรุงเทพ สถานีนำร่องสมุทรปราการ ได้มีการปรับมาแล้วครั้งหนึ่งเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา โดยการปรับอัตราค่าบริการใหม่นี้ปรับขึ้นจากเดิม 1,400 บาท เป็น 1,800 บาท ทั้งนี้ได้คงราคาค่าบริการเรือนำร่องที่ 1,100 บาท/เที่ยว และเพิ่มเฉพาะค่าธรรมเนียมพิเศษการใช้น้ำมัน จากเดิม 300 บาท/เที่ยว

เป็น 700 บาท/เที่ยว รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,800 บาท/เที่ยว (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

ส่วนเรือรับ-ส่งพนักงานนำร่อง เขตท่าเรือศรีราชา ได้ปรับอัตราค่าบริการเช่นกัน โดยเรือสินค้าเข้า-ออก เพื่อทิ้งสมอบริเวณเกาะสีชัง จากอัตราเดิม 4,500 บาท/เที่ยว เป็น 6,000 บาท/เที่ยว ส่วนเรือสินค้าที่ไปยัง ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์, ท่าเรือศรีราชา ไซโล, ท่าเรือเคอร์รี่ สยามซีพอร์ต, ท่าเรือไทยออยล์, ท่าเรือ ปตท., ท่าเรือเอสโซ่ และท่าเรือแหลมฉบัง จากอัตราเดิม 2,500 บาท/เที่ยว เป็น 3,500 บาท/เที่ยว สำหรับท่าเรือสัตหีบ จากอัตราเดิม 2,900 บาท/เที่ยว เป็น 4,500 บาท/เที่ยว

## การคืนตู้บรรทุกไม้ยังไม่คืบหน้า

จากกรณีสำนักงานสืบสวนและปราบปรามของกรมศุลกากรได้ดำเนินการจับกุมขบวนการลักลอบส่งออกไม้พะยูนอย่างเข้มงวดมาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2549 จนถึงปัจจุบัน ปรากฏว่ามีตู้สินค้าถูกอายัดเป็นของกลางเกือบ 600 ตู้ ทำให้บริษัทเรือประสบปัญหาการขาดแคลนตู้หมุนเวียนจำนวนมาก และในท้ายที่สุดอาจส่งผลให้ต้องมีการปรับค่าธรรมเนียมขึ้นในอนาคตได้

กรมศุลกากรรับทราบอยู่แล้วว่าเจ้าของและตัวแทนเรือ มิได้มีส่วนรู้เห็นกับการนำตู้ไปใช้ผิดกฎหมายดังกล่าว แต่ก็ยังไม่สามารถคืนตู้คอนเทนเนอร์ให้ได้ แม้ว่าคณะกรรมการกฤษฎีกาได้วินิจฉัยแล้วว่าอธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจเป็นผู้สั่งขายไม้ของกลางได้ แต่จนถึงขณะนี้ก็ยังไม่มีความคืบหน้าแต่อย่างใด

สำหรับความเสียหายจากการที่ตู้สินค้าถูกยึดไปนี้ เมื่อประเมินคร่าวๆ บริษัทเรือจะต้องเสียค่าเช่าตู้ซึ่งสูญเปล่าไปประมาณ 4,500 บาท/ตู้/เดือน หรือคิดเป็นมูลค่า 2.7 ล้านบาทต่อ 600 ตู้ ต่อเดือน นอก

จากนี้ตู้ที่ถูกยึดได้จัดเก็บอยู่ภายในท่าเรือฯ หากการทำเรือฯเรียกเก็บค่าวางตู้สินค้าหนักด้วย จะทำให้บริษัทเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก 125 บาท/ตู้/วัน

ขณะนี้ BSAA กำลังเสนอเรื่องถึงนายกรัฐมนตรีอีกครั้ง เพื่อให้เร่งรัดแก้ไขปัญหา หลังจากที่ได้เสนอไปแล้วครั้งหนึ่งในรัฐบาลชุดก่อน

## No Progress on Releasing Seized Containers

Within the Investigation and Suppression Division, Customs Department has been very stringent in seizing illegal rosewood logs since August 2006, and has so far detained almost 600 containers. This vigorous detention has caused a severe shortage of containers to shipping line companies, which may result in freight increases in the future.

The waste costs due to the detention are approximately 4,500 baht/container/month in container renting fee, or about 2.7 million baht per 600 containers per month. Besides, the seized containers are stored in the Bangkok Port area. If the Port decides to demand the storage fee, it will cost 125 baht/container/day extra to the shipping lines.

At present, BSAA is raising the container detention issue to the Prime Minister who is expected to solve the problem. This very same problem was once raised to the previous government, but apparently no solution was found.

## กทท. ปรับปรุงพื้นที่วางตู้สินค้าห้องเย็น

ในระหว่างเดือนมิ.ย.-ต.ค. 2551 ท่าเรือกรุงเทพจะดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ บริเวณที่ใช้วางตู้สินค้าห้องเย็น ตามโครงการปรับปรุงพื้นที่ลานกองเก็บตู้สินค้า 1 (กตส. 1) ซึ่งอาจส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้าห้องเย็นไม่เพียงพอกับปริมาณความต้องการในบางช่วงเวลา ท่าเรือกรุงเทพจึงขอความร่วมมือให้ผู้ให้บริการ นำตู้สินค้าห้องเย็นขาออกบรรทุกลงเรือโดยตรง เพื่อลดผลกระทบต่อการบริหารตู้สินค้าห้องเย็นในการปรับปรุงพื้นที่ จะมีการสร้างสถานีไฟฟ้าใหม่ พร้อมกับสร้างตู้สินค้าห้องเย็นเพิ่มอีก 50 ตู้ และจัดทำระบบสายไฟแรงต่ำและสูง ในบริเวณ Track ตู้สินค้าห้องเย็นใหม่ทั้งหมด รวมถึงทำการปรับปรุงพื้นที่วางตู้สินค้าห้องเย็นริมกำแพงอีกด้วย

ปัจจุบัน กทท. มีพื้นที่สำหรับกองเก็บตู้สินค้าห้องเย็นที่ใช้งานได้จำนวน 370 ตู้ ระหว่างการปรับปรุงพื้นที่จะมีตู้สินค้าที่ไม่สามารถใช้งานได้ราว 200 ตู้ คงเหลือที่ใช้งานได้ราว 170 ตู้

### BKP Renovates Reefer Plugs Area

During June–October 2008, BKP will renovate the reefer plugs area. As a result, there may be a temporary shortage of reefer plugs for some time. BKP has asked for cooperation from port users to directly load export reefer containers onto the vessels. Currently, BKP has 370 operational plugs. During the renovation, approximately 170 plugs are usable.

The renovation involves the construction of a new power station, adding 50 more reefer plugs, new wiring for low and high voltage and improving the reefer storage area along the wall.



ISS THORSEN AGENCIES LTD.  
26/26-27 Dusit Building, 8th Floor, Soi Chidlom,  
Ploenchit Road, Kwang Lumpini, Khet Pathumwan Bangkok 10330  
Tel: +66(0) 2250 0500, +66(0) 2254 8437  
Fax: +66(0) 2655 5033  
www.thorsen.com

**THORSEN GROUP**  
SET AWARDS 2005  
Best Performance Award  
In The Senior Industry Groups

**TSC-**

**AN INTEGRATED SHIPPING GROUP**

- Regular Liner & Tramp Services
- Ship Agencies
- Port Operations
- Ship Brokerage
- Ship Maintenance & Repairs
- Offshore Related Services
- Stevedoring
- P & I Club Representation

## การเปลี่ยนใบตราส่ง

Shipping Knowledge

Switch B/L เป็นวิธีปฏิบัติทางการค้าวิธีหนึ่ง ในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ การขอ Switch B/L มักเป็นกรณีการค้าสามฝ่าย โดยมีจุดประสงค์หลัก เพื่อให้ผู้ขายต้นทางและผู้ซื้อปลายทางติดต่อกันเอง ทั้งนี้พ่อค้าคนกลางจะสั่งให้ผู้ขายต้นทางระบุชื่อตนเองเป็น Consignee และ Notify Party ในใบตราส่ง เมื่อพ่อค้าคนกลางได้รับชุดใบตราส่งจากผู้ส่งของแล้ว พ่อค้าคนกลางจะติดต่อตัวแทนสายเดินเรือในประเทศที่สามที่ตนอยู่ เพื่อขอเวรคืนใบตราส่งชุดแรก และขอให้ออกใบตราส่งชุดใหม่ โดยระบุชื่อตนเองเป็น Shipper และชื่อผู้รับสินค้าปลายทางเป็น Consignee หรือ Notify Party ในขณะที่สินค้าอยู่ระหว่างดำเนินการขนส่งไปยังเมืองท่าปลายทาง

การออกใบตราส่งชุดใหม่ในกรณี Switch B/L เป็นการเปลี่ยนโอนผู้ครองสิทธิ์เท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อสาระสำคัญของสัญญาขนส่ง ดังนั้นใบตราส่งชุดใหม่ จะสามารถเปลี่ยนได้เฉพาะชื่อ Shipper/Consignee/Notify Party เท่านั้น ไม่สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลอื่นของใบตราส่งชุดแรก เช่น ชื่อเรือที่ขนส่ง จำนวนที่บรรทุกสินค้า และชื่อสินค้า ได้

ทั้งนี้ผู้ส่งสินค้าควรทราบว่าจะมีการขอ Switch B/L หรือไม่ และควรแจ้งให้บริษัทเรือทราบเมื่อทำการจองระวาง เพื่อที่บริษัทเรือจะได้

แจ้งให้ตัวแทนเรือในประเทศที่สามทราบล่วงหน้า และสามารถติดตามการทำ Switch B/L กับพ่อค้าคนกลาง รวมถึงการส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องเปลี่ยนแปลงในใบตราส่งชุดใหม่ให้ตัวแทนเรือปลายทางได้ทันก่อนที่สินค้าจะถึงปลายทาง

### Switch B/L

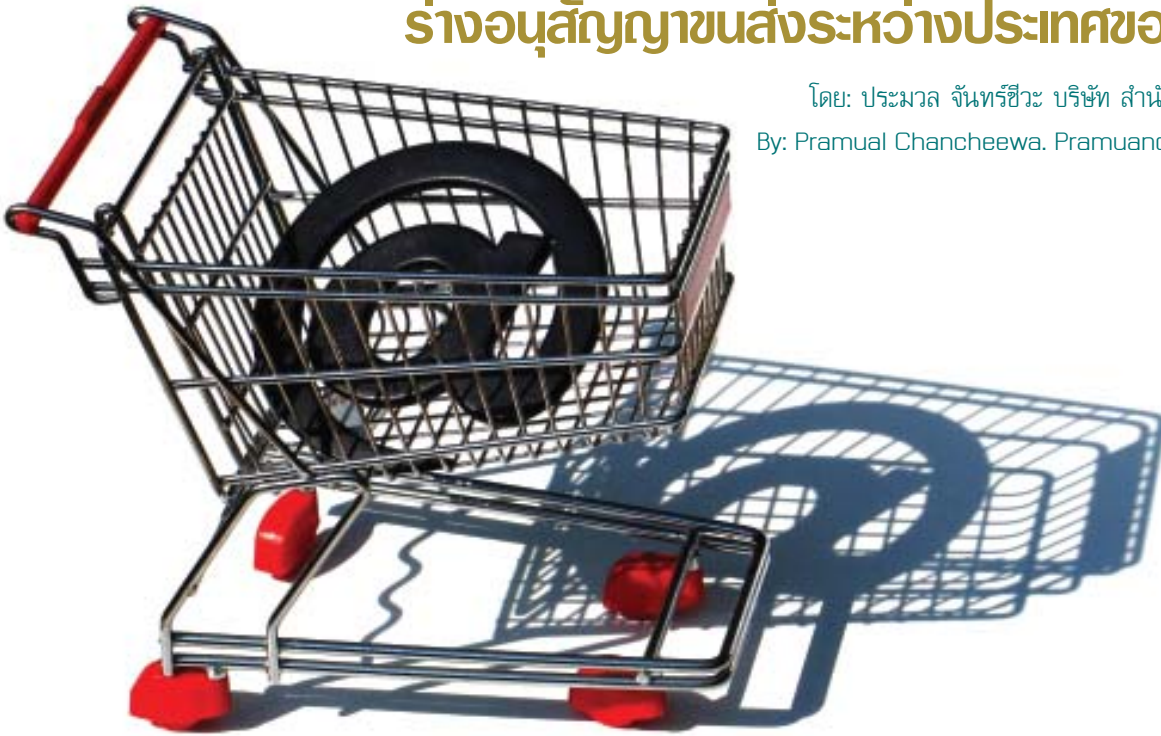
Switch B/L is a trading practice for international sea transport of cargo, which often involves three parties. Such a bill of lading (B/L) is intended to keep the identity of the supplier from the ultimate buyer, thus preventing direct dealings between the supplier and the ultimate buyer. The trader will order his seller/supplier to name him as a consignee or notify party. When the trader receives the original B/L, he will contact the shipping agent in his country to surrender the original B/L and request that a new B/L be issued, which names him as a shipper and the ultimate buyer as a consignee or notify party. While this is happening, the cargo is en route to its destination.

Switch B/L involves a transfer of the title to the cargo and will not affect other terms and conditions of the contract of carriage. Hence, the new B/L can amend shipper's/consignee's/notify party's name only and not other details.

Shippers should be aware whether traders need a switch B/L or not. If they do need one, they should notify their carrier when booking. This will allow the carrier to inform its agent in the third country with a prior notice, follow up the switch B/L status with the trader, and send revised details in the new B/L to its agent in time before the ship arrives at its destination.

# ร่างอนุสัญญาขนส่งระหว่างประเทศของ UNCITRAL

โดย: ประมวล จันทร์ชิวะ บริษัท สำนักกฎหมายประมวลชัย จำกัด  
By: Pramual Chancheewa, Pramuanchai Law Office Co., Ltd.



เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2551 โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้จัดสัมมนาเรื่อง “ประเทศไทยควรลงนามในอนุสัญญาขนส่งระหว่างประเทศของ UNCITRAL หรือไม่” เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เสนอให้กับตัวแทนของประเทศไทย ที่จะเข้าร่วมประชุมกับ United Nations Commission on International Trade Law ในระหว่างวันที่ 16 มิถุนายน – 3 กรกฎาคม 2551

ในสัมมนาดังกล่าวมีวิทยากรทั้งจากภาครัฐและเอกชน ได้แก่ ดร.พัชร์วิภา อาวิพันธ์ เจ้าหน้าที่การทูต 6 กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย, นายสมพร ไพลิน อดีตที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และนายประมวล จันทร์ชิวะ บริษัท สำนักงานกฎหมายประมวลชัย จำกัด พร้อมด้วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ผู้อำนวยการบัณฑิตศึกษา และผู้อำนวยการโครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ มธ. เป็นผู้ดำเนินรายการ

สำหรับร่างอนุสัญญาของ UNCITRAL ฉบับนี้ มีหลายประเด็นที่น่าสนใจ สามารถสรุปได้ดังนี้

## 1. “สัญญารับขนส่ง” (Contract

of carriage) หมายถึง สัญญาที่ผู้ขนส่งรับที่จะขนส่งของ เพื่อค่าระวาง จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่แห่งหนึ่งโดยทางทะเล และอาจขนส่งโดยใช้รูปแบบการขนส่งอื่นเพิ่มเติมจากการขนส่งทางทะเลก็ได้ ดังนั้น สัญญารับขนส่งของตามร่างอนุสัญญานี้ จึงอาจเป็นสัญญารับขนส่งของทางทะเลเท่านั้นและอาจเป็นสัญญาที่คล้ายกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) แต่มีเงื่อนไขว่าการขนส่งจะต้องมีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย

2. “ผู้ขนส่ง” (Carrier) ยังคงใช้หลักการของ “contracting carrier” ที่ถือว่าผู้ขนส่งหมายถึง ผู้ที่เข้าทำสัญญารับขนส่งกับผู้ส่งของ และในกรณีที่ Carrier มอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่ง บุคคลนั้นจะถือเป็น “Performing party” คล้ายกับ “actual carrier” (ผู้ขนส่งจริง) ในอนุสัญญา Hamburg Rules เพียงแต่ว่านิยาม “Performing party” ตามร่างอนุสัญญา UNCITRAL มีความหมายที่กว้างกว่า

3. คำว่า “Transport document” (เอกสารการขนส่ง) ได้ถูกนำมาใช้ในร่างอนุสัญญา UNCITRAL แทนคำว่า “Bill of Lading” (ใบตราส่ง) ที่เคยใช้กันในการขนส่งทางทะเล โดย Transport document แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ แบบโอนเปลี่ยนมือได้ (Negotiable transport document) และ

แบบโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ (Non-negotiable transport document) และในกรณีที่ไม่มี การออกเอกสารขนส่งแต่มีการบันทึกข้อมูลโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบ “Paperless” ในลักษณะของ “E B/L” ที่รู้จักกันอยู่แล้ว ร่างอนุสัญญาฉบับนี้จะใช้คำว่า “Electronic transport record” (บันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์) มีทั้งแบบโอนเปลี่ยนมือได้ (Negotiable electronic transport record) และโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ (Non-negotiable electronic transport record)

4. การเพิ่มนิยาม “Documentary shipper” (ผู้ส่งตามเอกสาร) เพิ่มเติมจาก “Shipper” (ผู้ส่ง) เป็นหลักการใหม่ของร่างอนุสัญญา UNCITRAL สามารถที่จะแก้ปัญหาเรื่องการระบุตัว Shipper ในกรณีที่ซื้อขายสินค้าตาม FOB Terms ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากการซื้อขายใน Terms FOB ผู้ซื้อเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งแต่ผู้ขายที่นำสินค้าลงเรือจะปรากฏชื่อเป็นผู้ส่งของตามใบตราส่ง ทำให้เกิดปัญหาในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนส่งของทางทะเลทุกฉบับและ พ.ร.บ. รับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย ว่าใครคือ “Shipper” ที่ถูกต้อง

5. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งใช้หลักสันนิษฐานความรับผิด (Presumed

**Fault)** โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือเสียหายของของ หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่ของอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (Period of the Carrier's Responsibility) แต่จะแตกต่างจากที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby Rules เนื่องจากร่างอนุสัญญา UNCITRAL กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการส่งมอบชั่งช้ำ (Delay in Delivery) นอกเหนือจากการสูญหาย (Loss) และความเสียหายของของอีกด้วย ซึ่งเป็นหลักการในลักษณะเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา Hamburg Rules อย่างไรก็ตาม การส่งมอบชั่งช้ำตามร่างอนุสัญญานี้ เกิดขึ้นเมื่อของไม่ได้ส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับรับขนของภายในเวลาที่ตกลงกัน (Article 22) ดังนั้น จึงมีความหมายที่คับแคบกว่าการส่งมอบชั่งช้ำตามความหมายของอนุสัญญา Hamburg Rules และ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทยและร่างอนุสัญญา UNCITRAL ยังกำหนดระยะเวลาเสียสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับการส่งมอบชั่งช้ำ หากไม่ได้มีการแจ้งเรียกร้องค่าเสียหายนั้นต่อผู้ขนส่งภายใน 21 วัน นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของให้ (Article 24.4) ซึ่งหลักการนี้คล้ายกับ Article 24.5 ของอนุสัญญา Multimodal Transport Convention 1980 และมาตรา 48 ของ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพียงแต่ว่าระยะเวลาเสียสิทธิในร่างอนุสัญญา UNCITRAL สั้นกว่ามาก

**6. ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในร่างอนุสัญญา UNCITRAL** แม้

จะมีหลายข้อที่คล้ายกับข้อยกเว้นในอนุสัญญา Hague Rules แต่ในร่างอนุสัญญานี้ไม่มีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจากการกระทำ ความประมาทหรือความผิดของนายเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือในการจัดการเรือ (Act, Neglect, or Default of the Master, Mariner, Pilot, or the Servants of the Carrier in the Navigation or in the Management of the Ship) แต่ผู้ขนส่งจะไม่สามารถยกข้อยกเว้นความรับผิดขึ้นอ้างได้หากผู้เรียกร้องสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดจากเหตุหรือเนื่องมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Unseaworthiness) และเหตุอื่นอีก 2 ประการ ตาม Article 18.5 (a)

**7. การจำกัดความรับผิดตามร่างอนุสัญญา UNCITRAL** หากเป็นความรับผิดของผู้ขนส่งจากการผิดหน้าที่ที่กำหนดไว้ในร่างอนุสัญญาจะจำกัดความรับผิดที่ 875 SDR (Special Drawing Right) ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือ 3 SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของของ ในกรณีของการเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบชั่งช้ำและการสูญเสียดังกล่าวจะจำกัดความรับผิดอยู่ที่ 2 เท่าครึ่งของค่าระวางที่คิดไว้สำหรับของที่ส่งมอบชั่งช้ำ

**8. อายุความในการฟ้องคดีกำหนดไว้ 2 ปี** นับจากวันส่งมอบสินค้าหรือควรจะได้ส่งมอบสินค้าแต่อาจขยายอายุความได้ (Article 64 และ Article 65)

**Brief Report on UNCITRAL**

The seminar on UNCITRAL's Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly by Sea) was held on May 13, 2008, organized by the Institution of Transport and Maritime Law, Law Faculty, Thammasat University with an aim to gather opinions from various parties concerned for the Thai delegation who will attend the meeting at the UN in New York June 16 to July 3, 2008.

The seminar speakers were Dr. Pakvipa Avipan from the Foreign Ministry, Dr. Pathaichit from Faculty of Law of Thammasat University, Khun Somporn Paisin and Khun Pramual Chancheewa of Pramuanchai Law Office Co., Ltd. Khun Somporn went through certain articles of the new Convention commenting on the changes compared to the Thai COGSA B.E. 2534 and MT Act B.E. 2548. The best parts of the new Convention are the additional and clearer definitions, namely "shipper versus documentary shipper", "holder versus controlling party", "performing party and maritime performing party", etc. The new Convention provides an expanded scope of application and also covers electronic transactions.

On the other hand, the new Convention also gives cargo interests more favourable position against the carrier such as, increased period for time-bar claim from 1 year to 2 years, increased maximum liability per package to SDR 875.00.

The Thai delegation attending the UN meeting would have to take one of following options.

1. To sign and ratify the new Convention.
2. To sign only pending ratification.
3. Not sign nor ratify and adopt "wait and see" position.

Majority of the seminar participants favoured option No.2. Khun Pramual rightly commented that what would be more important was what and how Thailand needed to do in respect of the future amendment of the COGSA B.E. 2534 and the MT Act B.E. 2548 as well as other related laws. Dr. Pathaichit promised that TU's Institution of Transport and Maritime Law would coordinate to organize seminars for further deliberation after the Thai delegation's return from the UN meeting.

*Law and Regulation Sub-committee*



**OUR TECHNOLOGY WORKS BECAUSE OUR PEOPLE WORK**

www.tips.co.th

Bangkok Office: Panja Thani Tower, 29th Fl., 127/34 Nonsee Rd., Chong Nonsee, Yanawa, Bangkok 10120 Tel: +66(0) 2633-5400 Fax: +66(0) 2633-5444  
 Laem Chabang Office: Laem Chabang Port No. B4, Toong Sukhla, Si-racha, Chonburi 20251 Tel: +66(0) 3840-8400 Fax: +66(0) 3840-8444

**TIPS**

**Feeder and regional containerize services**

**S** SAMUDRA TRAFFIC CO., LTD.  
 Green Tower in Ecolife Square Building, 266 Sukhumvit Road, Klongtoey, Bangkok 10110, Thailand  
 Tel: 023513143 Fax: 023513141 www.samudratraffic.com

**WITH AGE COMES WISDOM, EXPERIENCE, EXPERTISE AND UNDERSTANDING**

Area expertise  
 All key Asian countries supported by a worldwide agency network

Specialty  
 Liner trade marketing, tramp operations, conventional cargo and bulk-liquid movements

**MSC**  
 MSC (THAILAND) LTD.  
 249 Ecolife Times Square Building, 266 Sukhumvit Road, Klongtoey, Bangkok 10110, Thailand  
 Tel: (662) 253 7800 Fax: (662) 253 7504  
 www.japan-shiping.com

**REGULAR EXPRESS CONTAINERISED SERVICES**

<b>AUSTRALIA</b> Adelaide Ball Bay Brisbane Burnie Fremantle Melbourne Sydney	<b>NORTH EUROPE</b> Aarhus Amsterdam Antwerp Basel Copenhagen Hamburg Helsinki Le Havre Oslo Rotterdam Southampton	<b>MEDITERRANEAN</b> Barcelona Genoa Marseille-fos  <b>SOUTH ASIA</b> Colombo Karachi Nhava sheva  <b>SOUTH AFRICA</b> Cape town Durban Johannesburg	<b>NEW ZEALAND</b> Auckland Lyttelton Napier Nelson Tauranga Wellington 3/3 Ports (Suez & Laueka) via Tauranga  <b>ARABIAN GULF / MIDDLE EAST</b> Bandar Abbas Dubai (Jebel Ali) Dammam Kuwait
--	---	---	---

**misc**  
 MISC MEMBER  
 growth through partnerships  
 General Agent: **MISC AGENCIES (THAILAND) CO., LTD.**  
 Tel: 0 2367 3558-81 Fax: 0 2367 3568-7 Email: general@misc.co.th

## พายุพัดครนชนสะพานเรือ



เมื่อค่ำวันที่ 20 พฤษภาคม ที่ผ่านมา เกิดอุบัติเหตุครนของท่าเรือกรุงเทพ ชนสะพานเดินเรือ MV Kuo Yu ของสายการเดินเรือ CNC Line เป็นเหตุให้เสารับสัญญาณดาวเทียมเสียหาย

อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อเกิดลมพายุฝนพัด ขณะที่ครนหมายเลข 14 (ซึ่งมาแทนครนหมายเลข 6) กำลังทำงานอยู่ และไม่สามารถต้านทานแรงลมได้ไหว จึงไถลมาชนกับครนหมายเลข 13 (ซึ่งมาแทนครนหมายเลข 5) ที่กำลังทำงานอยู่เช่นกัน แขนของครนหมายเลข 13 จึงได้ไปตีโดนสะพานเดินเรือ ทำให้อุปกรณ์โทรคมนาคมเสียหาย

ภายหลังจากอุบัติเหตุ ผู้บริหารท่าเรือฯ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ได้รับเข้ามาประสานงาน และติดต่อให้เจ้าหน้าที่ขับครนมาทำงานต่อเพื่อเร่งขนถ่ายสินค้า ไม่ให้ขบวนเรือล่าต่อไปที่จะเข้าเทียบ เนื่องจากสภาพที่เห็น คาดว่าครนไม่ได้รับความเสียหาย แล้วจึงค่อยทำการสำรวจสภาพครนภายหลังสินค้าขนถ่ายเสร็จแล้ว

ในขณะเดียวกันได้ส่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างมาประสานงาน เพื่อทำการแก้ไขซ่อมแซมเสาโทรคมนาคมที่หัก โดยได้ตัดสินใจนำ Mobile Crane ที่การทำเรือฯ เพิ่งได้จัดซื้อใหม่ มายกเสาขึ้น แทนการใช้ Floating Crane ทำให้สามารถประหยัดเวลาในการซ่อมได้อย่างน้อย 2 วัน

คุณสุพจน์ มงคลศิริเกียรติ ผู้จัดการทั่วไป CNC Line Navigation Co., Ltd. กล่าวว่า “หากการทำเรือฯตัดสินใจช้า ไม่ได้แก้ปัญหาอย่างรวดเร็วเช่นนี้ คาดว่าเรือจะต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้นอย่างน้อยอีก 2 วัน คิดเป็นมูลค่าความเสียหายอย่างน้อยวันละ 1 ล้านบาท นอกจากนี้ผู้ส่งออกจะได้รับความสะดวกจากการที่สินค้าส่งล่าช้า และเรือที่เข้าเทียบท่าต่อก็ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตามกำหนด”

สำหรับเรือ MV Kuo Yu สัญชาติฮ่องกง ขนาดบรรทุก 1,100 ทีอียู ให้บริการในเส้นทาง ญี่ปุ่น-ได้หวัน-ฮ่องกง-แหลมฉบัง-กรุงเทพฯ

### Crane Crashed the Vessel's Bridge

On the night of May 20, a storm blew down Crane Number 14, which was operational at the time, causing it to slide and crashed into Crane Number 13, which was also working. Crane Number 13 then slid and crashed into the Kuo Yu's bridge, breaking the telecommunication post on the crane. Thanks to the rapid decision and action by the Port Authority of Thailand officers, the damage was contained and quickly rectified.



24 March 2008,  
BSAA held luncheon talk on "SRT Nationwide Double  
Rails to Facilitate Exports to Laem Chabang Port and  
Expansion of ICD at Lat Krabang by Mr Nakorn  
Chantasom, the Acting and Deputy Governor of SRT,  
at the Westin Grande Sukhumvit.



31 May 2008,  
BSAA held bowling competition  
among members  
at the MajorBowl Hit (Rama III)

**K LINE**  
IN LINE WITH EXCELLENCE

Container | Car Carrier RoRo  
LNG | Bulk | Coal and Tanker  
Global Logistics | Air Service  
Rail Bridge | Inland Transport

**K LINE (THAILAND) LTD.**  
Wall Street Tower Bldg.  
33/29-31, 26th Floor,  
Surawongse Rd.  
Kwang Satriya-ongse  
Khet Bangrak  
Bangkok 10500  
Tel: 0 2623 0000  
Fax: 0 2632 7350  
www.kline.co.th

ISO 9001:2000 ACCREDITED  
OHSAS 18001:1999 ACCREDITED  
ISO 14001:2004 ACCREDITED

**CNC LINE**  
Cheng Lie Navigation Co., Ltd.  
正利航業股份有限公司  
CNC Agencies

**CMA CGM group**

**CNC Agencies (Thailand) Co., Ltd. (As Agent)**  
18th Fl. Sirinrat Bldg. 3388/63 Rama 4 Rd. Bangkok 10110  
Tel: (66) 2367 5068-9 (24 lines) Fax: (66) 2367 5752-4  
E-mail : mail@cncagencies.com

INBOUND	Sales	Sitchana # 128, Saracha # 122
	CS	Chavanun #127, Napatat # 142, Yupayao # 235
OUTBOUND	Sales	Ampai # 236, Teerawat # 135, Siripoj # 185, Wisit # 136, Nattharin # 133
	CS	Ornuma # 136, Prapada # 137, Prapaiporn # 17, Suporn # 141, Kittiporn # 134, Jirapong # 181

tel (66) 2254 8400 fax (66) 2255 1155 **UNITHAI**

**Shipping Services**  
from pure ship owning and operations to a full range of  
shipping solutions

**Offering:** a full range of agency and husbanding services as the  
representative of a group of first class international shipping  
companies and operating a VLCC (275,000 DWT) to support Thailand's  
growing energy imports.

[www.unithai.com](http://www.unithai.com)

**Wallem Shipping (Thailand) Limited**  
849 Vorawat Building, 18th Floor, Silom Road,  
Silom, Bangrak, Bangkok 10500 Thailand  
Tel: +66 2237 7830 Fax: +66 2236 1999  
Website: <http://www.wallem.com>

# A Truly One-Stop Logistics Solution

As part of Kerry Logistics' global network, covering 23 countries and over 200 cities, Kerry Siam Seaport is proud to present its new deep seaport now open in Sriracha.

Capable of handling container vessels of 2000 TEUs, the port operates using two gantry cranes and a team of professionals that are trained to be the best.

What makes us stand out is that Kerry Siam Seaport is able to combine multi-purpose deep seaport services with a truly one-stop solution for our customers' transportation and logistics needs.

Our customers will gain immediate access to a global logistics network that is supported by extensive trucking and storage facilities, including an Inland Container Depot with 24 hour surveillance and fully-bonded warehousing for FCL, LCL cargo and reefer containers.

Furthermore, we offer complete customs clearance on-site at the port meaning that no matter what our customers are shipping, we can guarantee the swift and smooth movement of all cargo from origin to final destination—and at competitive prices.

To find out how we can help you, call us on +662 686 8999

[www.kerrysiamseaport.com](http://www.kerrysiamseaport.com)



**Kerry Siam Seaport**

เคอรี่ สยามซีพอร์ท



**Empowering Supply Chains...China, Asia and Beyond**

Supply Chain Management Integrated Logistics International Freight Forwarding Nationwide Distribution

Hong Kong • Greater China • Myanmar • Indonesia • Malaysia • Cambodia • Singapore • Vietnam • Philippines • Korea • Thailand •

Australia • India • Bangladesh • UK • Spain • Germany • Switzerland • Austria • USA • Canada • Mexico • Puerto Rico