

BSAA

News



Long Live the King





**ถึง สมาชิกและผู้่านทุก
ท่าน**

BSAA News วารสารข่าวราย 3 เดือน ฉบับนี้ถือเป็นฉบับปฐมฤกษ์ ของสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) โดยฉบับนี้ตรงกับวาระโอกาสอันดีในการเฉลิมฉลองที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงมีพระชนมายุครบ 80 พรรษา ผมในนามของกรรมการ สมาชิก และเจ้าหน้าที่ของสมาคมฯขอถวายพระพรให้พระองค์ทรงมีพระชนมายุยืนนาน

สำหรับวารสาร BSAA News นี้สมาคมฯ ได้จัดทำเนื้อหาให้ครอบคลุมถึงบทสัมภาษณ์ ข่าวสาร ประเด็นร้อน กิจกรรมของสมาชิก และกฎหมายด้านการขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์ ซึ่งผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า วารสารของเราจะมีเนื้อหาที่ตอบรับกับสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้อ่านได้เป็นอย่างดี

แน่นอนว่าเพื่อปรับปรุงวารสาร BSAA News ให้ดียิ่งขึ้น และมีเนื้อหาที่ครอบคลุมในแง่ต่างๆมากขึ้น รวมถึงตรงตามความต้องการของผู้อ่าน ทางสมาคมยินดีที่จะรับฟังทุกแนวคิดและความเห็น

ท้ายที่สุดนี้ ผมขอขอบคุณกรรมการบริหารทุกท่าน ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของสมาคม ที่ได้สละเวลา รวมถึงการสนับสนุนด้านโฆษณา ซึ่งหากปราศจากท่านเหล่านี้วารสาร BSAA News คงไม่สามารถสำเร็จได้ และในวาระดิถีขึ้นปีใหม่นี้ ผมก็ขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยดลบันดาลให้ทุกท่านประสบแต่ความสุข แล้วพบกันใหม่ในปี พ.ศ. 2551

ด้วยความนับถือ
สุธรรม จิตรานุกโรหะห์
ประธานสมาคมฯ

Dear BSAA members and readers,

Greetings and welcome to this first edition of BSAA News, the Bangkok Shipowners and Agents Association's publication. First of all, on the auspicious occasion of the 80th birthday of His Majesty the King of Thailand: I, on behalf of BSAA committees, members and staffs, would like to express my best wishes for His Majesty's good health and happiness.

This newsletter contains topics covered Interview / Hot Issue, Shipping News, Member Activities and Maritime & Logistics Law. Hopefully, our newsletter will be a dynamic and responsive document, changing with the times and to satisfy the needs and desires of our support group members.

Of course, to help us improve the BSAA News and provide you with globalization content and tools you need, I encourage you to send your comments and ideas.

Lastly, I'd like to thanks to all executive committees and staffs who contribute their effort and sponsorship. The BSAA News will definitely not come up without their help. And as we come to the end of another year, I'd like to wish a Merry Christmas and Happy New Year. See you in 2008 edition.

Warm Regards,
Sutham Chitranukroh
Chairman



A Banana Story



March 18, 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 Cagliari, where a fruit stand owner selects the perfect specimens for 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) 2861-0188 London (44) 20-7590-9000 New York (1) 201-320-3000 Sao Paulo (55) 11-3271-1300
Shanghai (86) 21-2322-9000 Singapore (65) 6298-0123 Sydney (61) 2-9338-1838 Tokyo (81) 3-3288-9181

ศุลกากรหาทางออก กรณีตู้ บรรทุกไม้ถูกอายัด

กรมศุลกากรเตรียมดำเนินการให้เจ้าของและตัวแทนเรือสามารถนำตู้บรรทุกไม้ที่ถูกอายัดไว้นำกลับคืนไปได้เมื่อมีการวางหลักประกัน

กรมศุลกากร เปิดเผยว่า จากกรณีที่เกิดการยึดกุมการลักลอบส่งออกไม้พะยุง เป็นจำนวนมาก ซึ่งตาม พรบ. ป่าไม้ ได้ถือว่า ตู้สินค้าจัดเป็นของกลาง จึงต้องมีการอายัดตู้สินค้าไปด้วย ทำให้เจ้าของเรือและตัวแทนเรือได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนตู้หมุนเวียน

กรมศุลกากรได้หารือกับสำนักกฎหมาย และได้พิจารณาแล้วเห็นว่าเจ้าของและตัวแทนเรือ มิได้มีส่วนรู้เห็นกับการนำตู้ไปใช้ผิดกฎหมาย รวมถึงเป็นนิติบุคคลที่มีตัวตนชัดเจน อีกทั้งตู้สินค้าก็มีการกำหนดหมายเลขและเจ้าของอย่างชัดเจน ดังนั้นหากมีหนังสือค้ำประกัน มาใช้เป็นหลักประกัน ก็ให้นำตู้สินค้าออกไปได้ ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนของพิจารณาร่างเอกสาร

ในขณะเดียวกันกรมศุลกากรก็พยายามผลักดันในเรื่องของการจำหน่ายไม้ของกลาง ที่จากมติคณะรัฐมนตรีเดิมกำหนดให้ต้องจำหน่ายให้กับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เพียงรายเดียว ในราคา 50% ของราคาไม้ ให้สามารถจำหน่ายให้กับหน่วยงานของราชการ เช่น กรมราชทัณฑ์ หรือเอกชนที่นำไปใช้ในการแปรรูปในราคาตลาด โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมศุลกากร ทั้งนี้นอกจากจะเป็นรายได้ให้กับกรมศุลกากร เพื่อใช้จ่ายในการจับกุมสินค้าแล้ว ยังเป็นการตัดวงจรการรับซื้อไม้แผ่นเพื่อลักลอบส่งออกอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้อยู่ในระหว่างนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติ


เจ้าหน้าที่แผนกจับกุม กล่าวเสริมว่า “หากคณะรัฐมนตรีสามารถอนุมัติเห็นชอบโดยเร็ว ก็จะเกิดประโยชน์ต่อทุกฝ่าย โดยกรมศุลกากรไม่จำเป็นต้องนำไม้ออกจากตู้เพื่อกองเก็บไว้ รอผู้ที่มีประมูลซื้อ ซึ่งต้องใช้พื้นที่จัดเก็บเป็นจำนวนมาก และยังคงเสียค่าใช้จ่ายในการขนย้ายไม้ออกจากตู้ เมื่อมีผู้ซื้อก็ต้องนำไม้บรรจุตู้อีกครั้ง เพื่อขนส่งไปยังโรงงานแปรรูป แต่ถ้า ครม. มีมติอนุมัติ ก็สามารถนำตู้สินค้าที่ถูกระบุชื่อไม้ไปแล้วขนไม้ไปยังโรงงานแปรรูป ส่วนเจ้าของตู้ก็นำตู้กลับไปได้เลย”

ปัจจุบันนี้มีตู้สินค้าที่ถูกอายัดเป็นของกลางจากการจับกุมไม้พะยุงอยู่ประมาณ 475 ตู้ ในจำนวนนี้ ประมาณ 300 ตู้ถูกจับกุมได้ในช่วงระหว่างเดือนเมษายน ถึง พฤศจิกายน

Container Detention Problem Being Solved

The Customs Department is issuing measures to release previously seized containers with Siamese Rosewood or “Payung” inside by submitting letter of guarantee. The document is now being drafted.

In the meantime, the Department is proposing to the Cabinet to approve the selling of the Siamese Rosewood to other national agencies such as the Department of Corrections or private companies who buy these timbers for processing at the market price, rather than selling them only to the Forest Industry Organization of Thailand (FIO) who buy timbers at a 50 percent discount price. This will increase the Department’s budget available for the next seizure of illegal logging and will decrease the illegal logging cycle.



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



Seabra Movers...
SEABRA INTERNATIONAL
MOVERS & LOGISTICS

- Exhibition, Machinery and Project cargo moves
- Household and Office Removals and Relocation
- Industrial packing/crating
- Warehousing
- Door to Door Delivery local and overseas
- Customs Clearance
- Logistics Management

Tel: 66 2672 7900 Fax: 66 2672 7380
E-mail: seabramovers@seabramovers.co.th



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, Bangkok,
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

ศุลกากรมาตรฐานโลก

ศุลกากรถือเป็นหน้าด่านของการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือส่งออก การพัฒนาของศุลกากร จึงเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ในตลาดโลกได้ ในโอกาสนี้ คุณวิสุทธิ ศรีสุพรรณ อธิบดีกรมศุลกากร ได้แสดงถึงนโยบาย ความมุ่งมั่น และก้าวต่อไป ของบริการศุลกากร

นโยบายในการบริหารกรมศุลกากร

ในอดีตหน้าที่หลักของศุลกากร คือการจัดเก็บภาษีอากรให้เป็นไปตามเป้าหมาย แต่ในปัจจุบันบทบาทดังกล่าวได้ลดลงไปตามการค้าของโลกที่เป็นการค้าเสรีมากขึ้น

โดยกระทรวงการคลังได้ปรับปรุงโครงสร้างภาษีศุลกากรทั้งระบบ เน้นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะการปรับลดอัตราภาษีศุลกากรของสินค้าทุนและวัตถุดิบ เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดโลก

การแข่งขันทางการค้าภายใต้กระแสของการเปิดการค้าเสรี ซึ่งจะต้องขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ในด้านต่างๆ ทำให้ปัจจุบันการดำเนินงานของศุลกากรจึงได้มุ่งเน้นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น ด้วยการพัฒนาระบบบริการให้ เป็นไปตามมาตรฐานโลก เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการ และได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนามาตรการด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ที่จะอำนวยความสะดวกต่อการค้าระหว่างประเทศ ทั้งการส่งออกและนำเข้า

หน้าที่หลักสำคัญอีกประการหนึ่ง คือการกำกับดูแลเพื่อเฝ้าระวังสินค้านำเข้าหรือส่งออกที่จะเป็นอันตรายต่อสังคม

หน้าที่หลักสำคัญอีกประการหนึ่ง คือการกำกับดูแลเพื่อเฝ้าระวังสินค้านำเข้าหรือส่งออกที่จะเป็นอันตรายต่อสังคม

อำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ

การบริการที่รวดเร็วมากขึ้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยเทคโนโลยีเข้ามาช่วย ปัจจุบันนี้กรมศุลกากรได้นำระบบการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือที่เรียกว่า e-Export มาใช้แล้วที่สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง และจะเริ่มใช้ที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และด่านศุลกากรอื่นๆ ทั่วประเทศภายในปี 2551

นอกจากนี้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2551 กรมศุลกากรจะเริ่มใช้ระบบ e-Import และ e-Export ที่ด่านศุลกากรตามภูมิภาค จำนวน 9 ด่าน ส่วนด่านศุลกากรอื่นๆ จะดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2551

การนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรนี้ จะช่วยปรับปรุงขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร ลดการใช้เอกสาร ลดระยะเวลาดำเนินการ รวมถึงลดค่าใช้จ่ายต่างๆ และสำหรับผู้ประกอบการที่ใช้ระบบ e-Import เต็มรูปแบบ สามารถใช้สิทธิในการลดอัตราอากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรฯ ที่กำหนดให้ใช้ตัวเลขกำหนดประเภทย่อยในระดับ 8 หลักเพื่อรองรับรายการสินค้า ตามพิกัดศุลกากรฮาร์โมนีซ้ออาเซียน (AHTN) และลดอัตราอากรสำหรับของนำเข้าที่ใช้สิทธิพิเศษตามประกาศกระทรวงการคลังได้อีกด้วย

นอกจากนี้กรมศุลกากรยังได้นำมาตรฐานสากลด้านพิกัดศุลกากรและราคา เพื่อให้หลักเกณฑ์ในการปฏิบัติงานมีมาตรฐานเดียวกัน ลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

แผนงานพัฒนาบริการในอนาคต

เป้าหมาย หรือ วิสัยทัศน์ ของศุลกากร คือ **“ศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และปกป้องสังคม”** การให้บริการของศุลกากรจึงมุ่งเน้นการบริการที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ได้มาตรฐานโลก มีการ



กำหนดมาตรการทางศุลกากรที่ส่งเสริมการ พัฒนาทางเศรษฐกิจและการแข่งขันของ ประเทศ รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการ ควบคุมทางศุลกากรเพื่อป้องกันสิ่งคม ตลอดจนการจัดเก็บภาษีอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรม

สำหรับแผนระยะกลางระหว่างปี พ.ศ. 2551-2555 กรมศุลกากรได้กำหนดแผน ปฏิบัติไว้ 4 ยุทธศาสตร์ด้วยกัน ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการศุลกากรอัจฉริยะ (Intelligence Customs Systems) ประกอบด้วย 5 โครงการ เช่น โครงการพัฒนาฐานข้อมูลอ้างอิงด้านพิกัต ศุลกากร และโครงการติดตามและเพิ่ม ประสิทธิภาพการกำหนดราคาศุลกากรให้ เป็นไปตามมาตรฐานองค์การการค้าโลก (WTO) เป็นต้น

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนามาตรการทางศุลกากร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ แบ่งเป็น 11 โครงการ เช่น โครงการนำระบบ Single Window มาใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร อย่างเต็มรูปแบบ และโครงการพัฒนาระบบ การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ เป็นต้น

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการควบคุมทางศุลกากรด้วยมาตรฐานสากล แบ่งเป็น 6 โครงการ เช่น โครงการ จัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบการเพื่อตรวจสอบ และติดตามการจัดเก็บภาษีอากร โครงการ นำเครื่องมือที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุม ทางศุลกากร เป็นต้น

4. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการระบบจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักการ บริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี แบ่งเป็น 16 โครงการ 2 แผนงาน เช่น โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้ โครงการจัดตั้ง ศูนย์ประสานความร่วมมือระหว่างศุลกากร กับภาคเอกชนประจำพื้นที่ เป็นต้น

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

ในอดีตขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร ทั้งการนำเข้าและส่งออก ค่อนข้างซับซ้อน และยุ่งยาก ซึ่งกรมศุลกากรก็มีความพยายาม ที่จะแก้ไขมาโดยตลอด ทั้งด้านการปรับปรุง และแก้ไขกฎระเบียบ ให้สอดคล้องกับวิถี

World Class Customs

On the occasion of being appointed the new Director-General of the Customs Department, Mr Wisudhi Srisuphan discussed his policies and his vision for the department.

Management Policy

In the past, the Department's role is to collect duties and taxes. However, that role has been gradually reduced due to the free trade agreement. The responsibilities of the department have been focused more on the promotion of trade facilitation. This facilitation is carried out through developing world-class services to create customers' confidence and gain acceptance from other countries. We also enact laws and regulations to facilitate businesses. Other than that, we also have an important role in monitoring illegal shipment which is harmful to the society.

Facilitation

Presently, the Customs Department has invested in e-Customs and encompasses e-Export and e-Import. E-Export has already been implemented at Suvarnabhumi Airport Cargo Control Customs Office and the Laem Chabang Customs House, whereas e-Export for the rest of the country including the Bangkok Port will be implemented by 2008.

As of 1 January 2008, e-Import and e-Export will be implemented at nine regional customs houses around the country. E-Import users will benefit from tariff reduction according to the Customs Tariff Decree.

การค้ามากขึ้น มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินงาน เช่น ระบบ e-Customs เพื่อให้ผู้ประกอบการ สามารถรับและส่งข้อมูลใบขนสินค้า ตลอด จนการชำระเงินค่าใช้จ่าย การคืนอากร และ อื่นๆ ผ่านระบบคอมพิวเตอร์ได้รวดเร็วและ ถูกต้องมากขึ้น

นอกจากนี้กรมศุลกากรยังได้ปรับปรุงบริการให้เป็นแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก มาปฏิบัติงานร่วมกัน ณ จุดเดียว ทั้งนี้ผู้ประกอบการเพียงแต่ยื่นเอกสารการนำเข้า-ส่งออก ณ ด้านศุลกากรที่ให้บริการ ก็สามารถผ่านระบบงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ด้วยกันทั้งหมดในคราวเดียว โดยระบบ จะเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ กับ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทันที เช่น การตรวจสอบใบอนุญาต การตรวจสอบการผ่านพิธีการศุลกากร การ

Future Service Development Planning

The vision of the Customs Department is to become "World Class Customs for Competitiveness and Social Safety". The Customs Department service, therefore, focuses on providing services that are modernized, convenient, fast, and standardized. Customs measures have been prescribed to support national economics and competitiveness, as well as increasing efficiency in monitoring the society and collecting taxes transparently.

Problems, Obstacles and Solutions

We've attempted to solve complicated customs procedure all along by improving and rectifying customs processes so that they are appropriate and consistent with the today's trade. In addition, the Customs Department brought in new technologies such as e-Customs to reduce processing time.

We have already initiated the One Stop Service where customers are able to submit their documents at one point and data will be linked automatically with other involved parties. To date, the One Stop Service is available at 10 customs houses around the country.

Finally, the department also invests in personnel and training to increase officials' knowledge and expertise on customs tasks as well as the Customs state-of-the-art technologies.

ตรวจสอบใบขนสินค้า และการชำระค่าภาษีอากรผ่านธนาคาร เป็นต้น ซึ่งนอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการแล้ว ยังเป็นการประหยัดทรัพยากร และเวลาอีกด้วย

ปัจจุบันกรมศุลกากรได้จัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ ด้านศุลกากร นำร่องตามแนวชายแดน จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ, ด้านศุลกากรมุกดาหาร, ด้านศุลกากรแม่สาย, ด้านศุลกากรแม่สอด, ด้านศุลกากรสะเดา, ด้านศุลกากรเชียงใหม่, ด้านศุลกากรมาบตาพุด, ด้านศุลกากรหนองคาย, ด้านศุลกากรเชียงของ และด้านศุลกากรป่าดงเบงชาร์ท

นอกจากนี้กรมศุลกากรยังได้พัฒนาบุคลากร เพื่อเสริมสร้างความรู้และความชำนาญในงานด้านต่างๆของศุลกากร เช่น ด้านพิกัต ราคา รวมถึงความเข้าใจในระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่อีกด้วย

Kerry Siam Seaport พร้อมเปิดให้บริการ ม.ค. 51

Kerry Siam Seaport เตรียมเปิดให้บริการท่าเทียบเรือน้ำลึกอย่างเป็นทางการ พร้อมบริการด้านโลจิสติกส์อย่างครบวงจร (One Stop Logistics Service) ภายในเดือนมกราคม 2551 นี้ เพื่อรองรับการเติบโตด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างไทย-จีนที่เพิ่มขึ้น โดยถือเป็นท่าเทียบเรือที่ใหญ่ที่สุดของไทยที่บริหารโดยเอกชน

ท่าเทียบเรือดังกล่าวอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 7 กิโลเมตร มีความลึกหน้าท่า 14.5 เมตร ความยาวหน้าท่า 1200 เมตร บนพื้นที่ 250 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ทั้งหมด 8 ท่า สามารถรองรับสินค้าทั่วไปได้ 8 ล้านตัน และตู้สินค้า 4 แสนตู้/ปี ภายในท่าเทียบเรือยังประกอบด้วยคลังสินค้า 23 คลัง มีพื้นที่รวม 88,000 ตารางเมตร พร้อมด้วยระบบคอมพิวเตอร์เทคโนโลยี Navis อันทันสมัย ตามมาตรฐานการจัดการท่าเทียบเรือระดับนานาชาติ ซึ่งท่าเทียบเรือนี้ได้เปิดตัวอย่างไม่เป็นทางการไปแล้ว และประสบความสำเร็จในการให้บริการเทียบท่า และขนตู้สินค้าแก่สายเรือ APL, Sea Lite, และ เรือสินค้าชายฝั่งของ Seatran และ Vescon

ปัจจุบัน Kerry Siam Seaport มีปั้นจั่นหน้าท่า 2 ตัว และเตรียมติดตั้งเพิ่มอีก 1 ตัว ภายในเดือนพฤษภาคม 2551 นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะสร้างคลังสินค้าเพิ่มขึ้นอีก 2 คลัง ซึ่งจะช่วยเพิ่มพื้นที่ให้บริการเป็น 110,000 ตารางเมตร

คุณเปรมินทร์ ภคเดช ผู้จัดการฝ่ายการขายและการตลาด ICD กล่าวว่า “ท่าเทียบเรือดังกล่าวใช้เงินลงทุนเฉพาะการพัฒนาท่าเทียบเรือ ไม่รวมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ กว่า 1.5 พันล้านบาท เพื่อรองรับการเป็นประตูการค้าไปยังประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้ากลุ่มน้ำตาล และปิโตรเคมี โดยคาดว่าภายในปีแรกหลังจากเปิดให้บริการ Kerry Siam Seaport จะเติบโตกว่า 150% และจะให้บริการได้เต็มพื้นที่ภายใน 2 ปี”

ปัจจุบัน Kerry ได้ร่วมทุนกับ ALFRED TALKE GmbH & Co. KG ผู้เชี่ยวชาญด้าน

การบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับเคมีภัณฑ์จากประเทศเยอรมัน จัดตั้งคลังสินค้าและศูนย์กลางการกระจายสินค้าในจีน ตั้งแต่เมื่อต้นปี 2550 ที่ผ่านมา เพื่อรองรับสินค้าที่มาจากประเทศไทย

นอกจากนี้ Kerry Siam Seaport ยังได้รับใบอนุญาตจากกรมศุลกากร ให้สามารถประกอบการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ และบริการพีดเดอร์ภายในประเทศ รวมถึงอยู่ในระหว่างการรอรับใบอนุญาตจากกรมทางหลวง ในการให้บริการรถบรรทุกกึ่งพ่วงแบบ

2 ตอน (B-double truck) ซึ่งระบบนี้จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนสินค้าจาก 30 ตัน/เที่ยว เป็น 42 ตัน/เที่ยว

“ด้วยบริการท่าเทียบเรือและโลจิสติกส์ที่ครบวงจรนี้ จะทำให้ลูกค้าของเราสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ ได้มากถึงสูงสุดถึง 35%” คุณเปรมินทร์ กล่าวเสริม

Kerry Siam Seaport เป็นบริษัทในเครือของ Kerry Logistics Network ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ฮ่องกง ให้บริการด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานใน 180 เมือง ใน 26 ประเทศ

Kerry Siam Seaport ready to open in January 2008

Kerry Siam Seaport is planned to be officially operational by January 2008. It's Thailand largest privately run port with integrated One Stop logistics services: aim to serve the increasing demand of Thai - China.

The port is situated 7 km. away from Laem Chabang Port, with 14.5 meters channel depth and 1200 meters berth length on the 250 rais of land. It's capable of accommodating totally 8 vessels of both conventional and container ships at the same time. The port is supported by 23 warehouses on the space of 88,000 sq.m., and managed by the sophisticated and advanced IT technology called NAVIS. The port had been soft launched by successfully accommodating and operating APL's, Sea Lite's, and costal shipping liners - Seatran's and Vescon's vessel

By May 2008, one more gantry crane will be accompanied with other two cranes previously installed. The port also planned to build two more warehouses, increasing its warehouse space to 110,000 sq.m.

Mr Premins Pakadhej, Sale & Marketing Manager - ICD said "Investment in terminal developing excluded its facilities is worth approximately 1.5 billion baht. The port aims to be the gateway to China especially for sugar and petrochemicals. We expect that Kerry Siam Seaport, with our logistics facilities, will deliver revenue growth of 150 percent in 2008. Within two years, the port will operate at full capacity."

In a joint venture with ALFRED TALKE GmbH & Co. KG, chemical logistics management specialist in Germany, Kerry Talke has been setting up its warehouse and distribution center in China since early this year to serve cargoes from Thailand.

Presently, Kerry Siam Seaport has already acquired Customs licenses to operate container terminal and provide domestic feeder service. Its license to operate B-double truck service is waiting to be granted by the Highway Department. B-double truck will increase payload capacity from 30 tons/trip to 42 tons/trip.

The company claims that its integrated port and logistics services are expected to save customer's expenses by up to 35%.

Kerry Siam Seaport is a subsidiary of Hong Kong - based Kerry Logistics Network founded by the Kuok Group, operating supply chain and integrated logistics services in more than 180 cities in 26 countries.



รถไฟ 'Airport Rail Link' มาถึงประเทศไทยแล้ว

รถไฟด่วนเชื่อมสนามบิน ชุดแรก 2 ขบวน จำนวน 8 ตู้ เดินทางถึงประเทศไทยแล้ว เมื่อวันที่ 16 ตุลาคมที่ผ่านมา โดยเรือ 'MV Pegasus Leader' ของบริษัท NYK RoRo

รถไฟฟ้า 2 ขบวนนี้ผลิตจากโรงงานของบริษัทซีเมนส์ ในเมืองเครเฟลด์ ประเทศเยอรมันี่ เสร็จตั้งแต่เดือน มี.ค. และเม.ย. และตรวจสอบระบบที่ศูนย์ 'เวกแบร์ก-วิลเดินราท' ของซีเมนส์ ก่อนถูกขนย้ายโดยรถไฟไปยังท่าเรือเบอร์เมอร์ฮาเว่นเพื่อส่งต่อมายังประเทศไทย

สำหรับรถไฟฟ้าที่เหลืออีก 7 ขบวน จำนวน 31 ตู้ อันประกอบไปด้วย รถด่วน 2 ขบวน และรถใช้ในเมือง (City Line) 5 ขบวน จะมาถึงประเทศไทยได้ในราวๆเดือนต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2551 และจะวิ่งทดสอบระบบในกรุงเทพฯเดือนเมษายน 2551

รถไฟฟ้าทั้งหมดนี้เป็นรถรุ่น DESIRO-UK Class 360/2 รุ่นเดียวกับที่ใช้เชื่อมต่อระหว่างสนามบินฮีทโธรว์และลอนดอน ประเทศอังกฤษ โดยรถไฟฟ้าทั้งหมดจะแบ่งการเดินทางเป็น 2 ระบบ คือ ระบบรถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA Express ให้บริการระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง ซึ่งตั้งอยู่ที่มีกกะสันและปลายทางที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 15 นาที จะมีทั้งหมด 4 ขบวน โดยแต่ละขบวนประกอบด้วยตู้โดยสาร 3 ตู้ มีที่นั่งจำนวน 170 ที่นั่ง และตู้ขนส่งสัมภาระ 1 ตู้ รวมทั้งหมด 4 ตู้

ส่วนระบบที่ 2 เป็นระบบรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA City Line เป็นระบบรถไฟฟ้าที่บริการควบคู่กับรถไฟด่วนๆ และเปิด



บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่าง สถานีพญาไท ซึ่งเป็นสถานีต้นทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าย่านที่เอส ของกรุงเทพมหานคร ถึงสถานีปลายทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายใน 30 นาที โดยมีรถไฟฟ้าให้บริการจำนวน 5 ขบวน แต่ละขบวนประกอบด้วย 3 ตู้ สามารถให้บริการผู้โดยสารประมาณ 745 คนต่อขบวน

'Airport Rail Link' Arrived

Two DESIRO-UK Class 360/2 Siemens' trains from a total of nine ordered for the Suvarnabhumi Airport Rail Link Project had arrived at Laem Chabang Port on 16 October 2007. Onboard the cargo ship operated by NYK RoRo was MV Pegasus Leader. The remaining seven train carriers with two Express and five for City Line will arrive in Thailand in February 2008.

ครบ. อนุมัติขยายเขตแดนรับตู้สินค้า ท่าเรือกรุงเทพ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 ตุลาคมที่ผ่านมา อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมขอเสนอให้ทบพจนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ต.ค. 37 และวันที่ 19 พ.ย. 39 จากเดิมที่กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี เป็นให้ กทท. จำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1.34 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี

ในอดีตที่ผ่านมา คณะรัฐมนตรีได้ควบคุมตู้สินค้าท่าเรือกรุงเทพเพื่อผลักดันให้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น และลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งในปัจจุบันได้บรรลุเป้าหมายในระดับหนึ่งแล้ว กอปรกับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีการจำกัดปริมาณตู้สินค้าก็ตาม จึงเห็นควรเปิดให้ท่าเรือกรุงเทพเพิ่มปริมาณรับตู้สินค้า เพราะมีศักยภาพรับได้โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่ม

นับตั้งแต่มีการควบคุมปริมาณตู้สินค้าไม่เกิน 1 ล้านที่อยู่ที่อยู่ในช่วงระหว่างปี 2542-2544 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเฉลี่ยประมาณ 1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี แต่ตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นเกินกว่า 1 ล้านที่ที่อยู่อย่างต่อเนื่อง แม้ว่าที่ผ่านมา กทท. ได้ตอบปฏิเสธเรือตู้สินค้าที่ติดต่อขอเข้าเรือเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพไปแล้วก็ตาม และได้ส่งผลกระทบต่อทั้งผู้นำเข้า-ส่งออกรายย่อย เนื่องจากจะมีต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ทำให้เสียเปรียบ

ในการแข่งขันกับต่างชาติ

ท่าเรือกรุงเทพถือเป็นท่าเรือสำคัญในการรองรับสินค้าแถบกรุงเทพฯและบริเวณเขต รวมถึงรองรับผู้นำเข้า-ส่งออกรายย่อยที่ใช้ท่าเรือกรุงเทพ เป็นแหล่งบรรจุสินค้าก่อนการส่งออก การเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือกรุงเทพ จึงช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการกลุ่มนี้ได้ดียิ่งขึ้น รวมถึงยังส่งผลดีต่อบริษัทตัวแทนเรือ ให้สามารถกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดที่เหมาะสมและทันกับสถานการณ์ได้มากขึ้น

The Cabinet Expand BKP Cargoes Limitation

On 22 October, the Cabinet approved revision of a resolution conducted on 18 October 1994 and 19 November 1996, which stipulated that Bangkok Port containers throughput not exceeding one million TEUs per annum would now be limited to a maximum of 1.34 million TEUs per annum instead.

Strategically located, Bangkok Port is a key port that serves cargoes around Bangkok and support small- and medium-sized shippers who use the Port as a stuffing and un-stuffing area. The clear-cut policy will benefit and facilitate port users, which allows shipping lines and agents to set market strategies that better fit the current market condition.

กองนำร่อง ครบรอบ 72 ปี

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2550 ที่ผ่านมา กองนำร่องไทย ได้สถาปนาครบรอบ 72 ปี โดยมีวิสัยทัศน์ว่า “มีมาตรฐานสากล เพื่อให้บริการนำร่องที่เป็นหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

เรือโท ปิยะชาย อุบลเดชประจักษ์ ผู้อำนวยการกองนำร่อง กล่าว “ตลอดระยะเวลา 72 ปีที่ผ่านมา กองนำร่องไทย ได้มีการพัฒนาบริการอย่างเต็มความสามารถ และยึดหยุ่นต่อสถานการณ์และรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลง เช่น การนำร่องเรือขนาดใหญ่ ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้เรือที่จะเข้าร่องน้ำเจ้าพระยาได้ ต้องมีความยาวไม่เกิน 565 ฟุต และเรือที่จะเข้าร่องน้ำแหลมฉบังได้ จะต้องมีความยาวไม่เกิน 300 เมตร แต่ในปัจจุบันเรือขนส่งสินค้ามีขนาดใหญ่ขึ้น กองนำร่องก็ได้พยายามอย่างเต็มที่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า”

นอกจากนี้กองนำร่องได้พัฒนากัปตันนำร่องให้มีความสามารถสูงสุดอยู่เสมอ โดยการส่งไปเข้ารับการฝึกกับเครื่อง Simulator ในประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย เพื่อให้มีความสามารถในการนำร่องเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ล่าสุดทางกองนำร่องได้รับการร้องขอจากสายการบินเรือ Maersk เพื่อให้นำร่องเรือที่มีความยาวถึง 320 เมตร เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งกองนำร่องก็กำลังส่งเจ้าหน้าที่ไปทดสอบกับเครื่อง Simulator ดังกล่าว เพื่อเปิดโอกาสให้เรือแม่ที่ในปัจจุบันมีขนาดเกิน 300 เมตร สามารถเข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย อันจะช่วย

ให้ผู้ส่งออกของไทยมีพื้นที่บนเรือสำหรับส่งสินค้าออกมากขึ้น” เรือโทปิยะชาย กล่าวเสริม

ในปี 2551 กองนำร่องยังได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม International Maritime Pilot's Association (IMPA) ครั้งที่ 19 ในระหว่างวันที่ 3-8 สิงหาคม 2551 โดยมีองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวกับนำร่องจากทั่วโลกมาร่วมการประชุม ซึ่งกองนำร่องไทย จะได้ใช้โอกาสนี้แสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการนำร่องในน่านน้ำไทย เพื่อให้ให้นักเดินเรือในทั่วโลกมั่นใจในความปลอดภัย เมื่อเดินทางเข้าสู่ร่องน้ำของไทย

กองนำร่องของไทยเริ่มมีมาตั้งแต่ในราวๆปี พ.ศ. 2218 แต่เป็นการนำร่องโดยชาวต่างชาติ ในระยะเวลาต่อมารัฐบาลไทยเห็นว่าการนำร่องโดยชาวต่างชาติ อาจเป็นอันตรายต่อความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศในกรณีภาวะคับขันได้ จึงได้แก้ไขกฎหมายและกฎกระทรวง และได้ประกาศบังคับใช้เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2478 และได้ถือว่าเป็นวันสถาปนากิจการนำร่องของไทย

The 72nd Anniversary of the Pilot Division

The Pilot Division was established on 28 October 1935. This year the Division commemorates its 72nd anniversary under the vision of “International Standard, to be the Best Pilot in South East Asia”.

Next year, the Division will be the host to International Maritime Pilots' Association (IMPA) – XIXth Congress during 3-8 August 2008. This conference will be an opportunity for Thailand to showcase its navigating capabilities, assuring all participants about maritime safety for ships passing through the Thai channel.



Top 20 Container Lines

Ranking	Company	Total TEU	Fleet Ships
1 (1)	AP Moller-Maersk	1,700,404	507
2 (2)	Mediterranean Shipping Co.	1,139,754	346
3 (3)	CMA CGM	765,443	301
4 (4)	Evergreen Line	609,389	178
5 (5)	Hapag-Lloyd	479,286	138
6 (6)	Cosco Container Lines	440,370	151
7 (7)	China Shipping Container Lines	422,868	124
8 (8)	APL	363,625	109
9 (10)	NYK Line	342,760	114
10 (11)	Orient Overseas Container Lines	339,656	84
11 (9)	Hanjin Shipping Co.	321,590	76
12 (12)	Mitsui OSK Lines	305,576	98
13 (13)	K Line	283,502	88
14 (16)	Yang Ming Marine Transport	272,945	87
15 (14)	Compania Sud American de Vapores	251,115	87
16 (15)	Zim Integrated Shipping Services	243,393	98
17 (17)	Hamburg Sud	235,325	100
18 (18)	Hyundai Merchant Marine	174,785	41
19 (19)	Pacific International Lines	153,884	101
20 (20)	Wan Hai Lines	121,147	73

Source: Lloyd's List

as at August 2007



NGOW HOCK GROUP
Established 1926

LINER AGENTS:

RCL 02 296 1521 - 22
 RICKMERS LINE 02 296 1565
 SPIC LINE 02 296 1340 - 46
 PERKINS 02 296 1353

TRAMP AGENTS:

02 296 1552 - 53

SHIP BROKER:

02 296 1555, 02 296 1560

LOGISTICS, CUSTOMS BROKER, INLAND TRANSPORTATION:

NH Logistics 02 296 1405 - 11

CFS - CY OPERATOR, BONDED WAREHOUSE:

Sintanachote 02 399 1152, 02 398 0162 - 63

INLAND CONTAINER DEPOT:

NH Prosperity 02 737 4561 - 69

TERMINAL OPERATORS:

TIPS, Laem Chabang 038 408 400
 TPT, Bangkok 02 754 4502
 TPT, Map Taput 038 638 325

PORT OFFICES:

Bangkok (PAT) 02 240 2654, 02 249 6616
 Samutprakarn, (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



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 E-mail: marketing@port.co.th

มาตรการป้องกันการก่อการร้ายของสหภาพยุโรป



สหภาพยุโรปจะนำระเบียบใหม่มาด้วย เรื่องความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยองค์ประกอบหลักเรื่องหนึ่งเกี่ยวกับกฎระเบียบดังกล่าว คือการขึ้นทะเบียนและรับรองสถานะ Authorized Economic Operator (AEO) ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นไป โดยในช่วงระยะเวลาดังกล่าว แม้จะยังไม่เป็นการบังคับ แต่หากคู่ค้าที่ได้รับการรับรองแล้ว ก็จะได้รับความสะดวกด้านพิธีการทางศุลกากรมากกว่าคู่ค้าที่ไม่ได้รับการรับรอง

และนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 กฎระเบียบดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบ โดยที่คู่ค้าจะต้องให้ข้อมูลล่วงหน้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรสหภาพยุโรป เกี่ยวกับสินค้าที่จะนำเข้าในตลาดสหภาพยุโรป หรือส่งออกจากสหภาพยุโรปไปยังตลาดต่างประเทศ รวมถึงบังคับให้ศุลกากรจะต้องมีการนำส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้พิธีการส่งออกรวดเร็วขึ้น หากไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว สินค้าที่จะต้องได้รับการขนส่งไปในกลุ่มประเทศยุโรป ก็จะไม่ได้รับการบรรเทาทุกบนเรือ

ระเบียบดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากอียู รวมถึงป้องกันการก่อการร้ายที่อาจเกิดขึ้น หรือป้องกันการส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย มีลักษณะคล้ายๆกับโครงการ US Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) ของสหรัฐฯ นอกจากนี้โครงการ AEO ยังสอดคล้องกับกรอบ

มาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกแก่การค้าโลก ขององค์การศุลกากรโลก โดยมีสมาชิกกว่า 150 ประเทศ รวมถึงประเทศไทยได้แสดงเจตจำนงในการนำมาตรฐานดังกล่าวมาใช้

โครงการ AEO เป็นการรับรองสถานะของผู้ประกอบการที่ทำงานในอียูที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบศุลกากรอียู ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกโดยลดขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากร ตลอดจนควบคุมและรักษาความปลอดภัยระบบขนส่งสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบและครบวงจร

ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่จะได้รับรับรอง จะต้องผ่านการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ได้แก่ ข้อมูลบริษัทที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร ข้อมูลและกระบวนการด้านโลจิสติกส์และการบัญชี ความสามารถในการชำระหนี้ และข้อกำหนดด้านความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม อียูไม่ได้เปิดรับการจดทะเบียน AEO จากผู้ประกอบการโดยตรง แต่จะให้หน่วยงานศุลกากรในประเทศคู่ค้าที่ได้จัดทำกระบวนการควบคุมทั้งสองฝ่าย เป็นผู้จดทะเบียนผู้ประกอบการในประเทศนั้นๆ

กฎระเบียบดังกล่าว สืบเนื่องมาจากเหตุการณ์การก่อการร้ายที่เกิดขึ้นในนิวยอร์ก แมดริด และลอนดอน คณะมนตรียุโรปจึงได้มีการเรียกประชุมเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2547 เพื่อกำหนดแนวทางการป้องกันการก่อการร้ายจากการขนส่งทุกระบบอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นแนวทางหน่วยงานด้านศุลกากรแต่ละประเทศจะต้องสามารถนำไปปฏิบัติให้ได้

EU Security Requirement

The European Union has adopted a regulation aiming at increased security for shipments entering and leaving the EU and providing greater facilitation for compliant operators. As from 1 January 2008, "Authorized Economic Operators (AEO)" concept will be enforced. It is not mandatory but accreditation may lead to less customs checks and improved clearance times for goods. As from 1 July 2009, it will become mandatory for traders to provide customs authorities with advance information on goods imported to or exported from the EU. Failure to do so will mean goods cannot be loaded on ships bound to the EU.

The concept of the AEO was introduced as part of the EU effort to strengthen security for shipments entering or leaving the EU and providing greater facilitation. The EU's AEO is comparable to the US Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) program. The AEO regulation is consistent with commitments in the context of the World Customs Organization - Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade: SAFE, which 150 countries including Thailand have committed to implement.

Criteria in order to obtain AEO status are an appropriate record of compliance with customs requirements, a satisfactory system of managing commercial and transport records, proven financial solvency and appropriate security and safety standards.

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

Container Network Co., Ltd.

The pioneer in container M&R in Thailand since 1980

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

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

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

939/23 Moo 12 Bang-Na Trad Rd., Bang-na Bangkok 10260
Tel: 0 2361 3916-8, 0 2361 3921-4 Fax: 0 2361 3919-20
Email: connet@containeronnet.com

กทท. ปรับอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเพิ่มขึ้น



การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ปรับค่าธรรมเนียมพิเศษการใช้น้ำมันของการให้บริการตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น ตามประกาศเมื่อวันที่ 10 กันยายนที่ผ่านมา และให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมเป็นต้นไป ดังนี้

(บาท / ตู้)

	20'	40'	มากกว่า 40'
ตู้มีสินค้า	41	82	92
ตู้เปล่า	25	50	56

อัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าว กทท. กำหนดให้มีการปรับปรุงแก้ไข ทุกวันที่ 1 เมษายน และ 1 ตุลาคม ของทุกปี โดยอ้างอิงผลต่างราคาน้ำมันดีเซล ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ระหว่างราคาเฉลี่ยในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา เปรียบเทียบกับราคาเฉลี่ยทั้งปีของปี 2547 หากมีการปรับเปลี่ยนเกินกว่าร้อยละ 5 กทท. จึงจะประกาศอัตราค่าธรรมเนียมใหม่

ค่าธรรมเนียมน้ำมัน เป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการเดินเรือ ที่นำเรือเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ไม่รวมถึงเรือที่เข้าเทียบ ณ ท่าเรือเอกชน ซึ่งจะทำให้ต้นทุนของสายการเดินเรือที่ใช้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ณ ท่าเทียบเรือทั้ง 2 แห่งเพิ่มสูงขึ้น

PAT Increases Extra Fuel Surcharge

As of 1 October 2007, the Port Authority of Thailand (PAT) has collected an extra fuel surcharge for container services based on the following new rates:

(Baht / Box)

	20'	40'	over 40'
Laden Container	41	82	92
Empty Container	25	50	56

The Port Authority of Thailand (PAT) will review the above surcharge on every 1 April and 1 October of the year, taking into account the average bunker price of the previous six months in comparison with the average bunker price covering the whole year of 2007. A new surcharge rate will be announced if the price differential is over 5 percent.



ISS THORSEN AGENCIES LTD.
26-26-27 Orakam Building, 8th Floor, Soi Chidlom,
Floorcht Road, Kwang Lumpini, Khiet Pathumwan Bangkok 10330
Tel: +66(0) 2250 0500, +66(0) 2254 8437
Fax: +66(0) 2655 5633
www.thorsen.com

THORSEN GROUP
SET AWARDS 2005
Best Performance Award
In The Service Industry Sectors

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

TIPS

TIPS BY TRAINING BY LAEM CHABANG PORT ADDRESSES THE POWER OF THREE
INDUSTRY LEADERS TO DELIVER THE PERFORMANCE YOU'RE LOOKING FOR

Bangkok Office: Panja Thani Tower, 29th Fl., 127/34 Nonsew Rd., Chong-Nonsew, Yannawa, Bangkok 10120
Tel: +66(0) 2633-6400 Fax: +66(0) 2633-6444 Laem Chabang Office: Laem Chabang Port No. 84,
Toong Sukhla, Si-racha, Chonburi 20230 Tel: +66(0) 3840-8400 Fax: +66(0) 3840-8444 www.tips.co.th

EVERGREEN LINE
One Team, One Network

www.evergreen-line.com

ข้อจำกัดความรับผิดในใบตราส่ง และตามพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถป้องกันความรับผิดที่อาจคาดไม่ถึง อันเกิดจากความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งโดยสิ้นเชิง สินค้าสูญหายบางส่วน หรือการชกซ้ำในการส่งมอบสินค้าได้โดยการกำหนดข้อตกลงจำกัดความรับผิดไว้ในใบตราส่ง ตัวอย่างเช่น การระบุข้อตกลง “ฮิมาลายา” ไว้ในใบตราส่งเพื่อปกป้องผู้บรรทุกของขึ้นหรือลงเรือ หรือลูกจ้างของเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งของทางทะเล ซึ่งตกลงกับเจ้าของสินค้าว่า คนงาน ตัวแทน หรือผู้รับขนสินค้าอิสระเหล่านี้จะได้รับการปกป้องโดยจำกัดความรับผิดของคนที่เอาไว้ด้วยข้อตกลงดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงจำกัดความรับผิดซึ่งร่างหรือระบุไว้ในใบตราส่งนั้นจะมีผลบังคับได้ตามกฎหมายหรือไม่จะต้องเป็นไปตามบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในมาตรา 58 ของพระราชบัญญัติดังกล่าว บัญญัติไว้ว่า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหาย และสองเท่าครึ่งของค่าระวางสินค้าเฉพาะส่วนที่ส่งมอบชกซ้ำ แต่รวมกันแล้วต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาฉบับของทางทะเล เนื่องจากมาตรา 58 ได้บัญญัติเรื่องการจำกัดความรับผิดไว้แล้ว แม้ว่าผู้ขนส่งจะไม่ได้ระบุข้อตกลงเรื่องการจำกัดความรับผิดไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรานี้เช่นกัน

อย่างไรก็ดี มีข้อสำคัญที่ตระหนักไว้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนั้นไม่ได้ให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 มิฉะนั้นข้อจำกัดดังกล่าวจะตกเป็นโมฆะ

ข้อสำคัญอีกประการที่พึงทราบ ก็คือ การจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 นั้นจะใช้กับกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเท่านั้น หากเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดเนื่องจากเหตุความเสียหายอื่น ผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มจำนวนตามความเสียหายที่แท้จริงโดยไม่ได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 เช่นในคดีซึ่งศาลฎีกามีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9335/2544 ว่า การสูญหายของสินค้าตามมาตรา 58 หมายถึง การที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งได้ แต่ในคดีนี้ ผู้ขนส่งปฏิเสธไม่ส่งสินค้าให้กับผู้รับตราส่งซึ่งเป็นธนาคาร แต่กลับส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อซึ่งไม่ใช่ผู้มีสิทธิระงับในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง ศาลตัดสินว่า การกระทำดังกล่าวของผู้ขนส่งไม่ได้ได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 เนื่องจากไม่เข้ากรณีของสูญหาย หรือเสียหายตามมาตรา 58 เนื่องจากการสูญหายนี้หมายถึง ของไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้ขนส่งจะเอามาส่งมอบให้ผู้รับตราส่งได้ตามสัญญา

อีกตัวอย่างหนึ่ง ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1646/2546 ศาลฎีกา ตัดสินว่า การที่ผู้ขนส่งไม่ส่งมอบสินค้าที่เมืองปลายทาง เพราะ

ผู้ขนส่งประสบปัญหาทางการเงิน กรณีนี้ไม่ได้เป็นเรื่องการที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหาย ผู้ขนส่งจึงไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 ได้

นอกเหนือจากบทบัญญัติในมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลซึ่งได้บัญญัติเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ การระบุข้อตกลงจำกัดความรับผิดในใบตราส่งนั้นจะมีหรือไม่ก็ได้ แม้ว่าจะมีข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวก็อาจเป็นโมฆะได้ หากว่าข้อตกลงจำกัดความรับผิดดังกล่าวมีลักษณะตามบัญญัติไว้ในมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

(1) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใดๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60

(3) บัดภาระการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

(4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญาฉบับของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวไว้แล้ว แม้ว่าข้อตกลงจำกัดความรับผิดจะเป็นโมฆะ ก็ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาฉบับของนั้น การระบุข้อตกลงจำกัดความรับผิดนั้นควรหลีกเลี่ยงการมีเนื้อหาตั้งที่บัญญัติไว้ตามมาตรา 17 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มิฉะนั้น ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมไม่มีผลใดๆทางกฎหมายเลย

บทความนี้เขียนโดย นพมาศ ธรรมวีระเดโช ทนายความบริษัท **เจทีบี อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล ลอว์เยอร์ส จำกัด** หากท่านมีความคิดเห็นหรือคำถามใดๆเกี่ยวกับบทความนี้ กรุณาอีเมลถึงผู้เขียนที่ noppramart@jtjb.com

JTJB International Lawyers Co., Ltd.
 Suite 908, 9th Floor, K Tower A, 209 Sukhumvit 21 (Asoke) Road, Kingkiet Bldg.,
 Watana, Bangkok 10110 Thailand
 Tel: (66) 2054 2285, (66) 2054 2286 Fax: (66) 2054 2287
 Contact Person: Noppramart Theerawitayakorn Email: noppramart@jtjb.com

The Sea The Law
 Visit Our Website at www.jtjblaw.co.th

JTJB The Specialist

- > Trade Finance & Cargo disputes
- > Charterparties & Bills of Lading disputes
- > Marine Casualties, Salvage & Towing
- > Shipbuilding, Conversion & Repair Contracts
- > Marine Insurance claims / disputes
- > Ship Finance / Ship Sale & Purchase
- > Oil Shipment & Trading Disputes
- > Japanese Unit for Japanese Clients

SINGAPORE
 KUALALUMPUR
 PHOENIX
 TAIPEI
 JAKARTA
 BANGKOK
 LOS ANGELES

The Limitation of Liability Clause in the Bills of Lading and under the COGSA B.C. 2534



Maritime carriers can prevent the exposure to unexpected liability arising from the total loss of cargos, shortage of cargos or delay of cargos by stipulating liability limitation clauses in the Bills of Lading. For example, the “Himalaya” clauses have been inserted in the bills of lading in order to protect stevedores and agents employed by the shipowner or maritime carrier agree with the cargo owner that these servants, agents and independent contractors shall be protected by the limits of liability. However, whether the limitation of liability drafted and inserted in the Bills of Lading will be enforceable or not shall be checked with the provisions under the Carriage of Goods by Sea Act B.C. 2534 of Thailand (the “COGSA”).

In particular, section 58 of the COGSA provides that the liability of the carrier for the cargo having been loss or damaged either in total or partial shall be limited to the Baht 10,000 per one unit of carriage or Baht 30 per kilogram as per net weight of said cargo

whichever is higher. The carrier’s liability may be limited to two and half of the freight of that cargo which is delivered late but said damage should not exceed the total freight under the carriage contract. Due to the existing limitation liability provision under section 58, although the carriers do not insert the provision concerning the limitation of liability in the Bill of Lading, they still apply said provision to limit the liability for their benefit.

However, it is important to note that the COGSA does not allow the carriers to limit the liability below the standard set in section 58, otherwise void. This is stated in section 17 (2) but such void clause will not affect the effectiveness of other clauses in the carriage contract.

It is important to note that the limitation of liability under section 58 will apply to the cargo which is loss, damaged or delayed in delivery only. If the carrier shall be liable from other causes outside the scope of section 58, said carrier will be liable in full and can benefit from the limitation liability under section 58. For example, Thai Supreme Court ruled in Dika No. 9335/2544 that the loss of cargo under section 58 meant that the carrier could not be able to deliver the cargo to the consignee in the carriage contract. In this case, the carrier refused to deliver the cargo to the consignee which happened to be the bank but handed over the cargo to the buyer who was not stated in the Bill of Lading as the consignee. The Court opined that such action of the carrier does not allow the carrier benefit of liability limitation under section 58. This is because it is not considered as the loss or damage of cargo under section 58. The loss in said section means that the carrier cannot hand over it to the consignee.

Another example found in Dika No. 1646/2546. The Supreme Court decided that the carrier could not deliver the cargo to the destination city because it suffered from financial crisis. This was not the loss or damage of cargo. The carrier could not limit its liability under section 58.

Apart from the legal provision under section 58 of the COGSA which provides for the limitation of liability to the carriers, inserting a well draft limitation of liability clauses in the Bills of Lading is optional but may well be void, if it falls foul of section 17. According to section 17, contractual clauses in the carriage contract having either express or implied purposes as following shall be void:

- (1) To release the carriers from their duties or liabilities stated in the COGSA;
- (2) To set the carriers’ liability less than stated under sections 58 or 60;
- (3) To shift the burden of proof to the shipper or outside party whereas the COGSA stipulates the carriers shall bear the duty of proof;
- (4) To make the carriers to be the beneficiary to the insurance contract for the carriage of goods by seas where the goods are the insured object.

However, as stated previously, even if such clauses are declared void, it will not affect any other clauses of the carriage contract. Inserting a clause to limit the carriers’ liability should avoid the pitfalls of section 17 of the COGSA. Otherwise, the carrier will end up with up limitation of liability.

This article is written by Noppramart Thammateeradaycho, a litigator with **JTJB International Lawyers Co., Ltd.** If you have any comments or questions, please send her email at noppramart@jtjb.com.

APL
Moving Business Forward

www.apl.com
Tel: 0 2661 5000
Fax: 0 2661 5033

HANJIN SHIPPING
www.hanjin.com

The world of Hanjin

The world most advanced service begins with Hanjin's perfectionism. Our distribution service needs to be the best to deliver your success.

Experience Hanjin's perfect service, bridging land and sea, bringing your markets closer.

Hanjin Shipping (Thailand) Co., Ltd.
266/1-11 1st Fl. Siam Rd., Siam IV Bldg.
Bangkok, Bangkok 10330
Tel: 0 2067 8033-5 Fax: 0 2067 8890
Email: thai@hanjin.com



CMA CGM's Customers Golf Competition on 2 November 2007 at Krungthep Kreetha Sports Club.

CMA CGM
From the seven seas to the world

Our promise: answering our customers' needs, to bring them the best in container shipping across the 7 seas and beyond. We offer fast and reliable customer-ready 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.

Traffic Office: 14th Floor, Q House Lancers, 1 South Sathorn Road, Tungsathorn, Sathorn, Bangkok 10120
Tel: 66 0 262 2220
www.cma-cgm.com

CMA CGM
ADVANCED SHIPPING

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	Bitchana # 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, Supom # 141, Kittiprom # 134, Jirapong # 181

K LINE
K LINE (THAILAND) LTD.
33/29-31 8th 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

ISO 9001 : 2004 & ISO 14001 : 2004
OHSAS 18001 : 2007 & ISO 18002

"A Tradition of Excellence in Service and Reliability"



BKP - PAT Friendship Golf Competition on 29 November 2007 at the Vintage Golf Club



BSAA Incoterms Seminar

BSAA held a Training on Incoterms seminar on 25 October 2007 at the Tawana Bangkok. Mr Picharn Pitaksakeri, Kasikorn Bank was the instructor.



REGULAR EXPRESS CONTAINERISED SERVICES

MSC
AGENCIES/THAILAND

<p>○ AUSTRALIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adelaide • Bell Bay • Brisbane • Cairns • Fremantle • Melbourne • Sydney <p>○ BLACK SEA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constantza • Danubefta • Istanbul • Izmir • Odessa 	<p>○ NORTH EUROPE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aarhus • Amsterdam • Antwerp • Basel • Copenhagen • Hamburg • Helsinki • Le Havre • Oslo • Rotterdam • Southampton 	<p>○ MEDITERRANEAN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barcelona • Derna • Marseille/Fox <p>○ SOUTH ASIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Colombo • Karachi • Nhava Sheva <p>○ SOUTH AFRICA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cape Town • Durban • Johannesburg 	<p>○ NEW ZEALAND</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auckland • Lyttelton • Napier • Nelson • Tauranga • Wellington • Fiji Ports (Suva & Lautoka) via Tokorangi <p>○ ARABIAN GULF/ MIDDLE EAST</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bandar Abbas • Dubai • (Port Rashid & Jebel Ali) • Dammam • Kuwait
---	---	---	---

MSC
MSC BENEFIT

growth through partnerships

General Agents:
MISC AGENCIES (THAILAND) CO.,LTD

Green Tower, 4th Floor 3956/9-30 Rama 4 Road, Klong Toei, Klong Toey Bangkok 10110

Tel: 0 2387 3558-81
Fax: 0 2387 3589-7
Email: general@misc.co.th

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



Kerry Siam Seaport The Truly One Stop Logistics Port

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