

Bangkok Shipowners and Agents Association's Publication

BSAA

news

Issue 02, March 2008



40th
Anniversary

1968-2008

Partnerships Form the Core
of Our Business



Eastern Maritime (Ehailand) Ltd.

Carrier / Forwarding / Trucking /

Warehousing / Container Terminal

4180/5 Rama IV Road,
Prakanong, Klong Toey,
Bangkok 10110
Tel: 0 2240 0110
Fax: 0 2240 0810-1
emlcenter@eml.co.th
http://www.eml.co.th

Songkhla Branch Office
7th Floor, Southland
Rubber Building,
55 Rajyindee Road, Hatyai,
Songkhla 90110
Tel: 0 7422 5681-6
Fax: 0 7422 5678



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@thaibsa.com, bsaa@loxinfo.co.th

URL: www.thaibsa.com

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



A Banana Story



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 produce 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) 2501-0100 London (44) 20-7590-0000 New York (1) 201-329-2000 San Paulo (55) 11-3271-4300
Shanghai (86) 21-3320-0000 Singapore (65) 6380-0100 Sydney (61) 2-9248-1800 Tokyo (81) 3-3260-0100



40th
Anniversary
1968-2008

40 Years of BSAA and Thailand Transport Development

The Bangkok Shipowners and Agents Association, or BSAA as we know today, was founded in 1968; however it was formerly known as the Bangkok Shipping Interest (BSI). BSI was formed by the effort of Mr. Wurtz, Diethalm's Managing Director (at that time) along with executives of another 4-5 member companies. BSI aimed to be a mouthpiece in talking to authorities, who at that time along with many Thais, were neither familiar with nor knowledgeable in the shipping industry. In many cases, the problems had to be referred to and been resolved through the diplomatic channel.

After World War II in 1945, Thailand was in disarray with regards to shipping for many years. One problem, which BSI raised with the authority, was a severe shortage of qualified pilot officers. This problem was quickly solved by enlisting the help of the Navy, whose officers had already been trained to navigate warships.

As BSI became more recognized, larger number of companies joined the association. As a result, a more formal organizational framework was needed which led to the creation of The Bangkok Shipowners and Agents Association or BSAA on 9 May 1968.

One of the accomplishments that BSAA could take credit for was the building of mooring Dolphins for vessels to anchor while waiting for berth at Bangkok Port. Shipping knowledge in Thailand was quite limited at that time, many overseas experts were occasionally invited to Thailand to share the shipping experiences in their countries. BSAA also invited the executives of Thai authorities to go abroad on fact-finding tours.

M.V. "Andros" and M.V. "Advara" were among the first container vessels called at Thailand. Because of its exceeding length, part of their bow had been cut so that they could be safely navigated to berth at the conventional terminal at the Bangkok Port. At that time, the construction of the container terminal had not been completed yet.

Back then, shipping cargoes by container was very complicated, which included changing the shippers' attitude. Loading and discharging containers were carried out using vessel's crane, whereas moving containers on shore required two forklifts holding together. There were no container inspectors to check the cleanliness and safety of the containers, leaving all the tasks to the stevedores.

Transport of containers by rail was also initiated by BSAA who altered the train's bogies to be used for placing containers. The first trip was from Chiang Mai to Bangkok.

Another watershed moment within the shipping industry was when Laem Chabang Port and Ladkrabang ICD were built. BSAA fully supported the idea and provided useful recommendations to the authorities. Both projects have proven to be a huge success.

Today, BSAA's role has been recognized and accepted as a representative to give advice and recommendations regarding international transportation, especially in light of the fact that transport is an important factor in determining efficiency of logistics and supply chain. Moreover, BSAA also has made social contributions such as cleaning the river, helping those suffered eye impairment, and donating refrigerated containers during the tragic event of the 2004 Tsunami.

From the past to the present, it is fair to say that BSAA is one of the important gears for international transportation development in Thailand by taking part in giving recommendation to government legally and technically. The Association also has had an important role in spearheading and sustaining the competitiveness in Thailand.

A licensed Customs broker provides fast and reliable clearance service on:

- Import and Export cargo via Air, Sea, Rail, Parcel Post.
- Ship's spares in transit.
- Exhibition cargo.
- B.O.L and Tax refund.
- Personal Effects.
- Application for Form A, Form-D, C/O etc.
- Customs-procedure consultancy.

TCC SERVICE CO., LTD. T.C.C. Service Co., Ltd.
116/92, SSP 2, Na Ranong Road, Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2697 4849 Fax: 0 2697 4531 Email: tccs@tccs.co.th

REGULAR EXPRESS CONTAINERISED SERVICES

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

misc
MISC BRAND
growth through partnerships
General Agent: **MISC AGENCIES (THAILAND) CO., LTD.**
Tel: 0 2367 3558-81 Fax: 0 2367 3588-7 Email: general@misc.co.th

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

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 representative in Thailand

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

Container Network Co., Ltd.

222/23 Moo 12 Bang-Na Trud Rd., Bang-Na Bangkok 10260
Tel: 0 2361 3919-8, 0 2361 3921-4 Fax: 0 2361 3919-22
Email: connet@connet.co.th

BSAA New Members

K.R.C Transport & Service Co., Ltd.
Address: 96 Moo 5 Tung Sukla, Sriracha, Chonburi 20230
Tel: 0 3840 1309 Fax: 0 3840 1375
Business Type: Container Care Center

SCG Logistes Co., Ltd.
Address: 88 The Parkland, Bangna, Bangna, Bangkok 10260
Tel: 0 2341 9000 Fax: 0 2341 9988
Business Type: Shipowner, Tug Boat

Siam ECL Co., Ltd.
Address: 19 AB, 19 FL, Q House Sathorn Bldg., 11, South Sathorn Rd., Tungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120
Tel: 0 2677 4401-8 Fax: 0 2677 4409-10
Business Type: Ship's Agent



40th
Anniversary
1968-2008



40 ปี BSAA กับการพัฒนา การขนส่งของไทย

จากจุดเริ่มต้นที่เป็นเพียงชมรมเล็กๆ ภายใต้อชื่ **The Bangkok Shipping Interest** ซึ่งมีสมาชิกไม่กี่ราย จนมาถึงการก่อตั้งเป็น **BSAA** ในปี พ.ศ. 2511 ความเกี่ยวพันระหว่างพัฒนาการด้านการขนส่งของไทยกับ ภาระหน้าที่ของ BSAA เป็นสิ่งที่ไม่สามารถแยกออกได้ คุณเกรียงไกร ดวงวรรณทร์ และคุณเกษม เดชะอำไพ ได้ร่วมบอกเล่าความเป็นมาของ BSAA กว่าที่จะมาถึงวันนี้ ซึ่ง BSAA ขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

Initial Spark

ในอดีตสายการบินเรือต่างชาติที่มาประกอบกิจการในประเทศไทยแทบทั้งหมด จะมีชาวต่างชาติดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง และผู้บริหารเหล่านี้มักจะได้พบปะสังสรรค์กันเป็นประจำในงานเลี้ยงหรือตามสโมสรต่างๆ เช่น British Club และ Sports Club อันเป็นจุดเริ่มต้นของการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น จนเกิดเป็นแนวคิดจัดตั้งชมรมเพื่อเป็นกระบอกเสียงในการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งให้กับสมาชิก ซึ่งในขณะนั้นส่วน

ใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติ รวมถึงให้เข้าใจเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติตามกฎหมาย ขอกฎหมาย และพิธีการด้านศุลกากรของไทย ซึ่งในยุคนั้น คนไทยเราก็ยังไม่รู้จักกับกิจกรรมการขนส่งระหว่างประเทศมากนัก

The Bangkok Shipping Interest

Mr Wurtz ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัท Diethalm ในขณะนั้น พร้อมกับผู้บริหารบริษัทต่างชาติอื่น ๆ อีก 4-5 บริษัท เป็นผู้ริเริ่มในการก่อตั้ง The Bangkok Shipping Interest จนสำเร็จและมีการประชุมกันเรื่อยมา ในระยะแรกจะเป็นการประชุมระหว่างกรรมการบริษัท ซึ่งเป็นชาวต่างชาติ แต่ต่อมาก็ได้ขยายวงกว้างให้คนไทย ซึ่งอยู่ในระดับบริหาร หรือผู้ปฏิบัติงานโดยตรงให้เข้าร่วมประชุมด้วย เพื่อบอกเล่าปัญหาที่เกิดขึ้นจะได้แก้ไขได้ถูกต้อง

แนวทางในการแก้ไขปัญหาคุณนั้น ต้องอาศัยการเจรจาทางการทูตเข้ามาช่วย เพราะข้าราชการไทยในสมัยนั้นมีความรู้เรื่องการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศค่อนข้างจำกัด ทำให้

ปัญหาหลายอย่างไม่ได้รับการแก้ไข จำต้องส่งเรื่องผ่านไปทางสถานทูตเพื่อช่วยประสานมายังหน่วยงานราชการไทยอีกต่อหนึ่ง

BSI After World War II

แม้ว่าสงครามโลก ครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง ในปี พ.ศ. 2488 แต่สิ่งต่างๆ ยังไม่เข้าที่เข้าทาง ไม่มีระเบียบ เป็นเวลานานหลายปี ปัญหาหนึ่งที่ประสบคือการขาดแคลนเจ้าพนักงานนำร่อง BSI ก็ได้ชี้ให้เห็นถึงปัญหา ซึ่งกรมเจ้าท่า (ในขณะนั้น) ก็ได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการขอบุคลากรจากกองทัพเรือ ซึ่งมีบุคลากรที่มีความชำนาญในการนำร่องเรือรบเข้ามาเทียบท่าอยู่แล้ว ให้มาช่วยนำร่องเรือสินค้าด้วย

ส่วนท่าเรือคลองเตยก่อสร้างได้ครั้งๆ กลางๆ ก็เกิดสงครามโลก ครั้งที่ 2 ทำให้การก่อสร้างหยุดชะงัก หลังจากสงครามสิ้นสุดได้ดำเนินการก่อสร้างต่อ และเปิดให้บริการในราวปี พ.ศ. 2490 ในยุคนั้นยังไม่มีเรือตู้สินค้า มีเพียงเรือสินค้าเทกองทั่วไปเข้าเทียบท่า ด้านการบริการของการท่าเรือฯ พนักงานให้การช่วยเหลืออย่างดี ขณะนั้นยังไม่มีการจัดตั้งเป็นสหภาพ ความสัมพันธ์ของผู้ปฏิบัติงานจึงอยู่ในระดับบุคคลต่อบุคคล มีช่องทางติดต่อ

การติดต่อ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือด้วยกัน ก็เป็นไปด้วยดี ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน บางครั้งเรือขนาดใหญ่ที่มาจอดเทียบท่า มีความยาวเกินกว่าหน้าท่าที่เตรียมไว้ เรือลำที่อยู่ใกล้เคียงก็ยินดีขยับให้ส่วนท้ายของเรือซึ่งไม่ต้องใช้ในการขนถ่ายสินค้าอยู่เกินหน้าท่าออกไป

From BSI to BSAA

เมื่อชมรมเริ่มเป็นที่รู้จักมากขึ้น ก็มีผู้ให้ความสนใจมากขึ้น สมาชิกจึงขยายตัวมากขึ้นตามไปด้วย ทั้งที่เป็นสายการบินเรือ และที่เป็นตัวแทนเรือ จึงมีแนวคิดที่จะจัดตั้งเป็นสมาคม เพื่อให้มีรูปแบบที่เป็นทางการมากขึ้น และได้จดทะเบียนจัดตั้งเป็น BSAA ขึ้น เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2511 มีสมาชิกเริ่มต้นกว่า 30 ราย การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานราชการง่ายขึ้น เพราะมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันอยู่แล้ว แต่ในบางกรณี ก็ยังคงต้องอาศัยความช่วยเหลือผ่านทางสถานทูตให้ช่วยอีกทางหนึ่ง

ในช่วงก่อนที่จะมีระบบคอนเทนเนอร์



เป็นยุคที่ทำเรือกรุงเทพเติบโต จนแออัดมาก ได้มีการนำ Forklift มาช่วยทุ่นแรง รวมถึงติดตั้งเครนชนิดเดินบนรางที่หน้าท่า ซึ่งปัจจุบันยังคงมีอยู่บนท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป แต่ไม่ได้ใช้งาน พร้อมกันนี้ยังได้วางระบบการจัดเรือเข้าเทียบท่า โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการขึ้น เพื่อร่วมประชุมกับตัวแทนเรือในทุกวันศุกร์ เวลา 10.00 น.

BSAA มีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพโดยสนับสนุนให้มีการสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำ หรือ Dolphin เพื่อให้เรือใช้จอดขณะรอเทียบท่า ในสมัยนั้นความรู้ความสามารถของคนไทยเกี่ยวกับเรื่องนี้ยังไม่มากนัก จึงได้มีการเชิญผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาบรรยายถึงวิธีการปฏิบัติงานที่ทำกันในต่างประเทศ พร้อมกันนั้น BSAA ก็ได้เชิญผู้บริหารการทำเรือให้ไปดูงานในต่างประเทศด้วย

Conventional to Containerization

เรือคอนเทนเนอร์ลำแรกๆที่เข้ามาเทียบท่าในประเทศไทย คือ เรือ Andros และ Advara ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ แต่ติดปัญหาที่มีความยาวเกินกว่ากฎหมายนำร่องกำหนดไว้ จนในที่สุดต้องแก้ปัญหาด้วยการตัดหัวเรือออกไป เพื่อให้สามารถเข้ามาเทียบท่าได้

จนเรียกว่า เรือหัวกุด และได้เข้าเทียบท่าฝั่งท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป เพราะในขณะนั้นท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ยังก่อสร้างไม่เสร็จ

ในยุคแรกของการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์คอนข้างจะยุ่งยากมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้บริการ เกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งที่เปลี่ยนไปงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายได้ถูกย้ายให้มาทำบนฝั่ง ในด้านของผู้ส่งสินค้าเองก็ต้องมีการปรับรอบระยะเวลาการส่งมอบสินค้า ที่จะต้องตรงเวลามากขึ้น เพราะเรือคอนเทนเนอร์จะต้องไปต่อเรือแม่ที่สิงคโปร์อีกทอดหนึ่ง การขายระวางเรือในยุคนี้จึงต้องอาศัยรูปภาพในการอธิบายให้ผู้ส่งสินค้าเข้าใจ โดยเริ่มจากลูกค้ารายใหญ่ๆก่อน ซึ่งก็มีข้าวเป็นสินค้าแรกที่มีการบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์

การบรรจุขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ในสมัยนั้นต้องอาศัยเครนบนเรือ การขนย้ายตู้บนท่า ต้องใช้ Forklift 2 ตัวยก ไม่ได้มีเครื่องมือทันสมัยอย่างทุกวันนี้ ส่วนการส่งออกด้วยตู้คอนเทนเนอร์ในระยะแรกจะมีแต่แบบ CFS (บรรจุสินค้าที่หน้าท่า) ยังไม่มี CY (เจ้าของสินค้าลากตู้คอนเทนเนอร์ไปบรรจุเอง)

ในระยะเวลาต่อมา BSAA ได้ผลักดันและเริ่มให้มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ และได้เริ่มจากการขนตู้จากเชียงใหม่มากรุงเทพ โดยมีการดัดแปลงโบกี้รถไฟที่มีอยู่ให้สามารถวางตู้คอนเทนเนอร์ได้ ยังไม่ได้มีแคร่รถไฟอย่างในปัจจุบัน

Bangkok to Laem Chabang

จุดเปลี่ยนที่สำคัญจุดหนึ่งต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลของไทย คือตอนที่ มีแนวคิดในการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่ง

BSAA ก็ได้สนับสนุนต่อแนวคิดนี้ และได้มีส่วนรวมในการให้คำแนะนำ เพราะในขณะนั้นสมาชิกหลายบริษัท ก็มีเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าท่าเรือกรุงเทพได้ จนต้องให้มีการขนถ่ายสินค้าลงเรือขนาดเล็กที่สิงคโปร์ฮ่องกง และเกาะสีชัง

นอกจากนี้ในการก่อสร้าง ICD ที่ลาดกระบัง BSAA ก็มีผลผลักดันและให้คำแนะนำ เพื่อให้มีการขนส่งสินค้าจากในเมืองออกไปนอกเมืองอย่างเป็นระบบ จนได้มีการตั้งการรถไฟฯเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่ในการขนถ่ายสินค้า

บทบาทของ BSAA ในปัจจุบัน เป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับมากขึ้นในการเป็นตัวแทนเพื่อให้คำปรึกษาและคำแนะนำด้านพัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันที่การขนส่งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะเดียวกัน สมาชิกของ BSAA ก็มีบทบาทในการทำกิจกรรมช่วยเหลือสังคมส่วนรวม เช่น การช่วยเหลือผู้พิการทางสายตา การร่วมกันทำความสะอาดแม่น้ำ และการบริจาคตู้คอนเทนเนอร์เช่นชิงในเหตุการณ์สึนามิ

นับจากอดีตถึงปัจจุบัน จึงอาจกล่าวได้ว่า BSAA ถือเป็นตัวจักรสำคัญหนึ่ง ในการพัฒนาการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย โดยได้มีส่วนร่วมในการกำหนดและให้คำแนะนำกับภาครัฐหลายๆ ด้าน ทั้งด้านกฎหมาย และวิธีการปฏิบัติงาน ตลอดจนมีบทบาทในระดับระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีส่วนช่วยผลักดันให้การค้าของไทยสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนต่อไป

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

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 # 186,
		Wisai # 136, Nattharin # 133
	CS	Ornuma # 136, Prapada # 137, Prapaiport # 17,
		Suporn # 141, Kittiporn # 134, Jirapong # 181

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

เส้นทางคมนาคม เชื่อมโยงไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน



เพื่อตอบสนองนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการพัฒนา ดังนี้

1. การพัฒนาเส้นทางหลวงระหว่างประเทศ ประกอบด้วย การพัฒนาเส้นทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภาครุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cooperation) และการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ
2. การพัฒนาเส้นทางคมนาคมพื้นที่ด้านชายแดน

การพัฒนาเส้นทางหลวงระหว่างประเทศ

การพัฒนาเส้นทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภาครุ่มแม่น้ำโขง ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank – ADB) ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาต่างๆ สำหรับประเทศในอนุภาครุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า และประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ในส่วนของการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกเกี่ยวกับการปรับปรุงด้านทางหลวง ADB ได้พิจารณารวมทั้งสิ้น 10 สายทาง โดยมี 4 สายทางเกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรง ได้แก่

1. **เส้นทาง R1:** โครงการข่ายเส้นทางสายตะวันออก กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา (Eastern Corridor)
2. **เส้นทาง R2:** โครงการข่ายเส้นทางแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor) เชื่อมโยง พม่า - ไทย - ลาว - เวียดนาม



3. **เส้นทาง R3:** โครงข่ายเส้นทางแนวเหนือ-ใต้ (Northern Corridor) แบ่งเป็น 2 เส้นทางย่อย คือ **R3A** เชื่อม ไทย-ลาว-จีน และ **R3B** เชื่อม ไทย-พม่า-จีน

4. **เส้นทาง R10:** โครงข่ายเส้นทางถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

การพัฒนาถนนเชื่อมโยงตามกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) มุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางเชื่อมโยง จังหวัด สตูล-รัฐเปอร์ลิส ของมาเลเซีย ระยะทาง 35 กิโลเมตร ภายใต้กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ

การพัฒนาทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) ได้ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2540 ภายหลังจากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียนครั้งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียน จำนวน 23 สายทาง คิดเป็นระยะทางกว่า 36,600 กิโลเมตร

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมพื้นที่ด้านชายแดน

ประเทศไทยได้พัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงทางบกผ่านจุดผ่านแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับจุดผ่านแดนที่มีการค้า และพิธีการทางศุลกากรตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ จะผ่านจุดผ่านแดนถาวร โดยปัจจุบันไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 29 จุดดังนี้

ไทย-มาเลเซีย มีจุดผ่านแดนถาวร 7 จุด Thai-Malaysia (7 Permanent Border Checkpoints)	
ฝั่งไทย (Thai)	ฝั่งมาเลเซีย (Malaysia)
(1) ด้าน ตม.ตากใบ อ.ตากใบ (ท่าเรือ) Tak Bai, Narathiwat	ด้านเบ็งกอลันกูโบ รัฐกลันตัน Pengkalan Kubo, Kelantan
(2) ด้าน ตม.สุโหงโกลก จ.นราธิวาส Sungai Golok, Narathiwat	ด้านรัฐตูปันยัง รัฐกลันตัน Rantau Panjang, Kelantan
(3) ด้าน ตม.เบตง อ.เบตง จ.ยะลา Betong, Yala	ด้านบุกิตบีอราบิต Bukit Berapit
(4) ด้าน ตม.สะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา Sadao, Songkhla	ด้านบุกิตกาเยอฮิตัม รัฐเคดาห์ Bukit Kayu Hitam, Kedah
(5) ด้าน ตม.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา Padang Besar, Songkhla	ด้านปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส Padang Besar, Perlis
(6) ด้าน ตม.วังประจัน อ.ควนโดน จ.สตูล Wang Prachan, Satun	ด้านวังเกลียน รัฐเปอร์ลิส Wang Kelian, Perlis
(7) ด้าน ตม.สตูล(ท่าเรือ) อ.เมือง จ.สตูล Meang Satun, Satun	ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิส รัฐเปอร์ลิส Kuala Perlis Port, Perlis

ไทย-พม่า มีจุดผ่านแดนถาวร 3 จุด Thai-Myanmar (3 Permanent Border Checkpoints)	
ฝั่งไทย (Thai)	ฝั่งพม่า (Myanmar)
(1) อ.แม่สาย จ.เชียงราย Mae Sai, Chiang Rai	เมืองท่าซี้เหล็ก รัฐฉาน Tachileik, Shan States
(2) อ.แม่สอด จ.ตาก Mae Sod, Tak	เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง Myawaddy, Kayin State
(3) อ.เมือง จ.ระนอง Amphor Meang, Ranong	เมืองเกาะสอง ภาคตะนาวศรี Kawthoung

ไทย-ลาว มีจุดผ่านแดนถาวร 13 จุด (รวมด่านสากล 5 ด่าน) Thai-Lao (13 Permanent Border Checkpoints, Includes 5 International Border Checkpoints)	
ฝั่งไทย (Thai)	ฝั่งลาว (Lao)
(1) ด้าน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย Chiang Saen, Chiang Rai	เมืองตันฝิ่ง แขวงบ่อแก้ว Tonpheung, Bokeo
(2) ด้าน อ.เชียงของ จ.เชียงราย Chiang Khong, Chiang Rai (ด่านสากล - International)	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว Houayxay, Bokeo
(3) ด้านห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน Huai Kon, Chaloem Phra Kiat, Nan	บ.น้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรีลี Ngeun, Xaignabouli
(4) ด้านปากห้วย อ.ท่าลี่ จ.เลย Pak Huai, Tha Li, Loei	เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรีลี Kenthao, Xaignabouli
(5) ด้าน อ.เชียงคาน จ.เลย Chiang Khan, Loei	เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ Xanakham, Vientiane Province
(6) ด้านคอกไฟ อ.ปากชม จ.เลย Kok Pai, Pak Chom, Loei	บ.วัง เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ B. Vang, Xanakham, Vientiane Province
(7) ด้านสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จ.หนองคาย Thai-Lao Friendship Bridge, Nong Khai	บ.ดงพูน เมืองหาดทรายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์ B. Dongphosy, Hadxaifong, Vientiane
(8) ด้านท่าเล็ดจ อ.เมือง จ.หนองคาย Tha Sadet, Meang, Nong Khai	ท่าเตือ กำแพงนครเวียงจันทน์ Thadua, Vientiane
(9) ด้านบึงกาฬ จ.หนองคาย Bueng Kan, Nong Khai (ด่านสากล - International)	เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ Paksan, Bolikhamxai
(10) ด้าน อ.เมือง จ.นครพนม Meang, Nakhonphanom (ด่านสากล - International)	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน Thakhek, Khammouan
(11) ด้าน อ.เมือง จ.มุกดาหาร Meang, Mukdahan (ด่านสากล - International)	เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต Khanthabouly, Savannakhet
(12) ด้าน บ.ปากแซง กิ่ง อ.นาตาล จ.อุบลราชธานี Pak Saeng, King Amphoe Na Tan, Ubonratchathani	บ.ปากตะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน B. Paktaphan, Lakhonepheng, Salavan
(13) ด้านช่องเม็ก อ.สิรินธร Chong Meg, Sirindhorn (ด่านสากล - International)	บ.วังเต่า แขวงจำปาสัก B. Vung Tau, Champasak

To support Thailand as a transport hub of the region, the Ministry of Transport has set the road development plan as follows:

1. International highway development includes National Highway Development under GMS Cooperation and other bilateral agreements.
2. Road development at the border checkpoints

International Highway Development

National Highway Development under GMS Cooperation is a project supported by Asian Development Bank (ADB) to study master plan in many development aspects of GMS member countries, namely Thailand, Laos PDR, Cambodia, Vietnam, Myanmar, and South China (Yunan). With regards to the road transport, ADB plans to



Thailand's Corridors to Neighboring Countries

develop 10 routes, four of which are directly relevant to Thailand, namely

1. **R1 Route:** Eastern Corridor (Bangkok-Phnom Penh-Ho Chi Minh City-Vung Tau)
2. **R2 Route:** East - West Corridor (Myanmar - Thailand - Laos PDR - Vietnam)
3. **R3 Route:** Northern Corridor divided into R3A (Thailand - Laos PDR - China) and R3B (Thailand - Myanmar - China)
4. **R10 Route:** road along the coastal Thailand - Cambodia - Vietnam

Road Network under Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) is to develop infrastructure linkage especially transport network and public utility among countries. The project related to road transport for Thailand is the Satun - Perlis of Malaysia, totaling 35 kilometers long.

ASEAN Highway was initiated in 1997 aimed to integrate and harmonize Trans-ASEAN transportation network in linking the planned information highways / multimedia corridors in ASEAN. The highway network comprises 23 routes involving some 36,600 kilometers.

Road Development at the Border Checkpoints

Cross-borders trade that Thailand shares with neighboring countries is via 29 permanent border checkpoints, namely



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:
Sintachote 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
Samutprakan, (TPT)	02 754 4502 ext 154
Laem Chabang	038 330 727

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

ไทย-กัมพูชา มีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด Thai-Cambodia (6 Permanent Border Checkpoints)	
ฝั่งไทย (Thai)	ฝั่งกัมพูชา (Cambodia)
(1) ด้านช่องสงฆำ อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ Chong Sa Ngam, Phu Sing, Sisaket	ช่องสงฆำ อ.อัลลองเวง Chaom-Sangam, Anlong Veng
(2) ด้านช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์ Chong Chom, Kapchoeng, Surin	โอรส์เมียด O Smach
(3) ด้าน บ.คลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว B. Khlong Luek, Aranyaprathet, Sakaeo	ปอยเปต จ.บันเตียเมียนเจย Paoy Pet, Banteay Meanchey
(4) ด้าน บ.แหลม อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี B. Laem, Pong Nam Ron, Chanthaburi	บ.ตวง จ.พระตะบอง B. Tuang, Battambang
(5) ด้าน บ.ผักกาด อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี B. Pak Kad, Pong Nam Ron, Chanthaburi	เมืองพรม กรุงไพลิน จ.พระตะบอง Phrom, Pailin, Battambang
(6) ด้าน บ.หาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด B. Hat Lek, Khlong Yai, Trat	จามเยียม จ.เกาะกง Cham Yeam, Koh Kong



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

Bangkok Port

ท่าเรือกรุงเทพติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าใหม่

ท่าเรือกรุงเทพเตรียมพร้อมพร้อม ทดสอบปั้นจั่นหน้าท่าใหม่ 2 คัน ขนาด 40 ตัน ผลิตโดย บริษัท ไทรอัมพ์ จำกัด จากประเทศ อิตาลี คาดว่าจะสามารถให้บริการได้ใน ราวกลางเดือนมีนาคมนี้

คุณพิทักษ์ ศิลป์ประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ กล่าวว่า “ขณะนี้ปั้นจั่นหน้าท่าใหม่ 2 คัน ได้ดำเนินการติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ในระหว่างรอการส่งมอบ และทดสอบ ก่อนที่จะสามารถให้บริการได้ใน ราวๆกลางเดือนมีนาคมนี้ โดยปั้นจั่นหน้าท่า ทั้ง 2 คันที่นำมาติดตั้งใหม่นี้ จะเป็นการ ทดแทนปั้นจั่นที่มีอยู่เดิม ซึ่งตัวหนึ่งเป็น ปั้นจั่นที่คั่นมุมหักไปก่อนหน้านี้”

สำหรับกรณีคั่นมุมของปั้นจั่นหักขณะ ปฏิบัติงาน คุณพิทักษ์ กล่าวเสริมว่า “ท่าเรือ กรุงเทพได้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องมือทุ่นแรง ตามรอบระยะเวลาอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามที่คั่นมุมของปั้นจั่นที่หักไปนั้น อยู่ในจุด ที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ด้วยตาเปล่า จึงได้ สั่งการให้ทำการตรวจสอบเครื่องมือทุ่นแรง ทั้งหมดด้วยการ X-Ray เพื่อป้องกันมิให้เกิด อุบัติเหตุขึ้นอีก ซึ่งขณะนี้ได้ตรวจสอบหมด เรียบร้อยแล้ว และไม่พบปัญหาแต่อย่างใด”

นอกจากนี้ท่าเรือกรุงเทพยังได้ดำเนินการ ปรับปรุงพื้นที่หลังท่า โดยการขยายอาณาเขต ท่าเรือบริเวณด้านหลังสถานีตำรวจท่าเรือ ใกล้ กับทางด่วน เพื่อเตรียมการเป็นสถานีบริการ บรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก หรือ Outbound CFS พร้อมท่าทางเข้า-ออก แยกออกไปจาก ประตูท่าเรือ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจร ภายในและภายนอกท่าเรือ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในราวกลางปีนี้

พร้อมกันนี้ยังได้เตรียมนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาใช้ในการบริหารท่าเรือ อาทิ ระบบบริหารจัดการตู้สินค้าภายในท่าเรือ หรือ CTMS (Container Terminal Management System) เพื่อควบคุมการเคลื่อนย้าย ตู้สินค้า และระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออก ประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (E-gate) เพื่อ ลดระยะเวลาและขั้นตอนการตรวจสอบรถบรรทุกในการผ่านเข้า-ออกท่าเรือ โดยใน ขณะนี้การติดตั้งระบบ CTMS ได้ร่างเอกสาร TOR เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอการจัดหาด้วยวิธีการ e-Auction ส่วนระบบ e-Gate อยู่ใน ระหว่างการร่าง TOR และคาดว่าจะสามารถ เปิดให้บริการได้ในราวกลางปี 2552

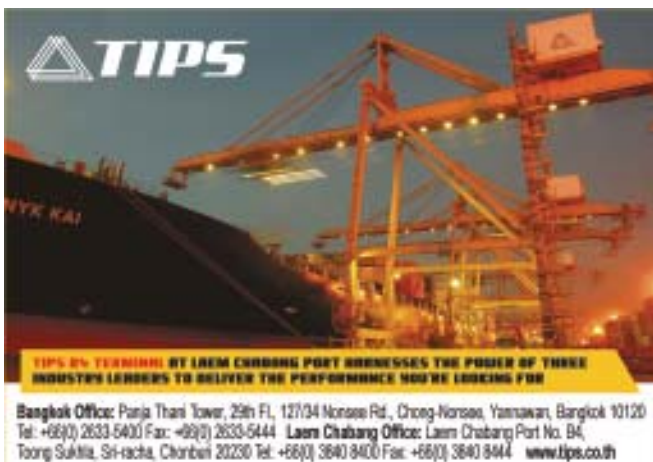
สำหรับในปีงบประมาณ 2551 นี้ การท่า

เรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีแผนจัดซื้อ เครื่องจักรอุปกรณ์ เครื่องมือทุ่นแรงเพื่อ ทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพอีกหลายรายการ อาทิ การจ้างเหมาสร้างปั้นจั่นตู้สินค้าหน้าท่า ชนิดเดินบนราง ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 4 คัน รถคานเคลื่อนที่ ยกตู้สินค้า แบบ 6+1 และ 4+1 สามารถยกตู้ สินค้าหน้าท่าไม่น้อยกว่า 35 เมตริกตัน จัด เรียงซ้อนตู้สินค้าได้สูง 4 ชั้น และ 3 ชั้น ตาม ลำดับ จำนวน 4 คัน รถยกตู้สินค้าขนาดยก ได้ไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 5 คัน รถยกตู้เปล่าขนาดยก ได้ไม่น้อยกว่า 7 เมตริกตัน แบบจัดเรียง 3 แถว จำนวน 4 คัน รถหัวลากพ่วงบรรทุกตู้สินค้า ขนาดน้ำหนักไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 43 คันและรถแชสซีส์บรรทุกตู้สินค้า ขนาด 40 ฟุต จำนวน 5 คัน

New Gantry Cranes Installed at BKP

The Bangkok Port (BKP) has completed the installation of two new 40-ton gantry cranes and is now in the state of testing and taking official delivery from the supplier. Expected to be ready for service by mid-March, these two gantries replaced the two old ones, one of which was accidentally broken after the boom collapsed in early Jan 2008. Caused by the unnoticeable impairment, As a result, BKP called for a thorough inspection by X-ray of every piece of mechanical handling equipment to prevent future accidents.

Furthermore, BKP is preparing the area outside the port to be used for outbound CFS (Container Fright Station) where expected to be operational by mid-year. BKP is also preparing to apply advanced information technology such as Container Terminal Management System (TOR has been drafted and is in process for e-auction) and E-gate (TOR is being drafted and the service is expected to be in operation by mid-2009).



เรือรับนำร่องขึ้นราคา

ตั้งแต่วันที่ 1 ก.พ. เป็นต้นมา เรือรับ-ส่ง เจ้าพนักงานนำร่องระหว่างเรือใหญ่กับสถานีนำร่องสมุทรปราการ ได้ปรับอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้น จากเดิม 1,200 บาท เป็น 1,400 บาท อันเป็นผลมาจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้พิจารณาและอนุมัติตามคำขอปรับขึ้นราคาค่าบริการเรือยนต์รับ-ส่งเจ้าพนักงานนำร่องระหว่างเรือสินค้ากับสถานีนำร่องของบริษัทเอกชนสองราย (บริษัท เอส ซี เมเนจเม้นท์ จำกัด และ บริษัท สท วาณิชย์และขนส่ง จำกัด) โดยเห็นควรให้มีการปรับอัตราค่าบริการนำร่องจากเดิม 1,000 บาท เป็น 1,100 บาท และค่าธรรมเนียมพิเศษการใช้น้ำมันจากเดิม 200 บาท เป็น 300 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,400 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ทั้งนี้อัตราค่าบริการใหม่นี้จะครอบคลุมถึงราคาน้ำมันดีเซลลิตรละ 31 บาท

Motor Launch Service Charge Increased

As of 1 February 2008, the motor launch service charge for shuttling pilot officers between vessels and Pilot Station at Bangkok Bar has been increased from Baht 1,000 to Baht 1,100 and the extra fuel surcharge from Baht 200 to Baht 300 for a total of Baht 1,400, VAT included. This new tariff will cover the price of diesel up to baht 31.00 per liter.



ISS THORSEN AGENCIES LTD.
26-26-27 Orakam 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 5633
www.thorsen.com

THORSEN GROUP
SET AWARDS 2005
Best Performance Award
In The Service 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

ใบจองเรือ

ใบจองเรือ (S/I) มีชื่อเรียกในภาษาอังกฤษหลากหลาย เช่น Shipping Particulars, Shipping Order, Booking Note หรือ Shipping Note เป็นเอกสารสำคัญที่ผู้ส่งออกต้องทำและส่งให้บริษัทตัวแทนเรือหลังจากที่ได้จองระวางเรือ เพื่อส่งสินค้าไปต่างประเทศ ผู้ส่งออกควรทำใบจองเรือหลังจากที่ได้จองระวางเรือทางโทรศัพท์ และส่งให้บริษัทตัวแทนเรือโดยเร็ว อย่างช้าที่สุดก่อนเรือเข้าเทียบท่า เพื่อให้ตรวจสอบว่าตรงกับการจองระวางเรือที่ได้ทำไว้หรือไม่

รายละเอียดที่สำคัญในใบจองเรือประกอบด้วยชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งออก (Shipper), ชื่อของผู้รับตราส่ง (Consignee) และชื่อและที่อยู่รวมถึงหมายเลขโทรศัพท์/โทรสาร/E-mail ของผู้รับแจ้ง (Notify Party), ชื่อเรือและเที่ยวเรือ, จุดรับสินค้า, เมืองท่าต้นทาง, เมืองท่าปลายทาง และจุดส่งมอบสินค้า, ชื่อสินค้า ปริมาณ/จำนวนหีบห่อสินค้า, เครื่องหมายหีบห่อ, จำนวนและขนาดตู้สินค้า, หมายเลขตู้สินค้าและหมายเลขตราผนึก (Seal), เงื่อนไขการขนส่ง (FCL หรือ LCL), เงื่อนไขการชำระค่าระวาง (Prepaid หรือ Collect) และที่สำคัญที่สุด ระบุหมายเลขการจองระวางเรือ (Booking Number) ที่ถูกต้อง กรณีที่มี L/C เกี่ยวข้องและมีเงื่อนไขพิเศษจากปกติ ผู้ส่งออกควรปรึกษากับบริษัท

ตัวแทนเรือก่อนที่จะระบุในใบจองเรือ

การทำใบจองเรือไม่จำเป็นต้องใช้แบบฟอร์มของตัวแทนสายการบินเรือ แต่การกรอกรายละเอียดลงในช่องต่างๆ มักนิยมใช้ตามแบบฟอร์มคล้ายกับใบตราส่ง เนื่องจากใบจองเรือเป็นเอกสารสำคัญใช้เป็นหลักฐานในการออกใบตราส่ง (B/L) ผู้จัดทำใบจองเรือต้องใช้ความระมัดระวังในการแจ้งรายละเอียดให้ครบถ้วนและถูกต้อง เพื่อไม่ให้ผิดเงื่อนไขการขนส่งรวมทั้งไม่ติด Discrepancy กับธนาคาร กรณีมี L/C เกี่ยวข้อง ใบจองเรือต้องมีชื่อที่อยู่ของบริษัทผู้จองระวางเรือและควรประทับตราลงชื่อด้วย

Shipping Instruction

Shipping Instruction (S/I), so-called Shipping Particulars, Shipping Order, Booking Note and Shipping Note, is an important document which shippers need to fill out and submit to a ship's agent after the booking of freight space for outbound cargo. The document must be submitted as quickly as possible in order for the accuracy of the document with the instruction to be verified.

The document contains terms and conditions of a contract between a shipper and a shipping line for the carriage of goods on a particular vessel between specified ports or places. The S/I is the evidence in issuing a B/L; hence, shippers need to fill out the details carefully to avoid any mistakes in transportation terms.



การจำกัดความรับผิด ของผู้ขนส่ง ในระบบกฎหมายไทย

ธุรกิจการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน ไม่ได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่ได้พัฒนาและขยายขอบเขตการบริการออกไป ทำให้มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งในรูปแบบอื่นด้วย จึงไม่น่าแปลกใจที่สายการบินเรือหลายสาย ได้จัดตั้งบริษัทในเครือ เพื่อทำการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยรถบรรทุก และยังให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยทางรถไฟอีกด้วย การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในระบบกฎหมายไทย จึงเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งทางทะเลควรทำความเข้าใจ เพื่อให้ทราบว่าการขนส่งภายใต้การขนส่งรูปแบบใด และการจำกัดความรับผิดในกฎหมายนั้นมีลักษณะอย่างไร

การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในระบบกฎหมายขนส่งของไทย อาจจำแนกได้เป็น 4 ลักษณะ

1. การจำกัดความรับผิดโดยสัญญา (Contractual Limitation) เป็นการจำกัดความรับผิดโดยอาศัยสัญญา เช่น การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตาม **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625** ซึ่งใช้กับการขนส่งทางบก และการขนส่งทางอากาศ (เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งของทางอากาศ)

2. การจำกัดความรับผิดโดยกฎหมาย (Statutory Limitation) เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ เช่น 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 30 บาท ต่อกิโลกรัม ตามการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลที่ **มาตรา 58 พ.ร.บ. การรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534** บัญญัติไว้

การจำกัดความรับผิดโดยสัญญาและโดยกฎหมาย มีข้อแตกต่างในสาระสำคัญ คือ

(1) การจำกัดความรับผิดโดยกฎหมาย จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะกำหนดไว้แน่นอนในกฎหมายโดยอาจกำหนดเป็นสกุลเงินของประเทศที่ออกกฎหมายหรืออาจ

กำหนดเป็นหน่วยทางบัญชี ซึ่งเรียกว่า **“SDR” (Special Drawing Right)** ก็ได้ แต่การจำกัดความรับผิดโดยสัญญาจำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะไม่แน่นอนและเป็นไปตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา

(2) การจำกัดความรับผิดโดยสัญญา ผู้ส่งจะต้องตกลงด้วยจึงจะใช้บังคับได้ (โดยเฉพาะกฎหมายไทยบังคับไว้ด้วยว่าจะต้องเป็นการตกลงโดยชัดแจ้ง) แต่การจำกัดความรับผิดโดยกฎหมายเป็นสิทธิของผู้ขนส่งที่กฎหมายให้ไว้ จึงใช้บังคับได้โดยไม่ต้องดูว่าผู้ส่งตกลงด้วยหรือไม่

(3) การจำกัดความรับผิดโดยกฎหมาย จะมีการกำหนดการเสียสิทธิของผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดไว้ ดังเช่นที่บัญญัติไว้ใน **มาตรา 60 (1)** ของ **พ.ร.บ. การรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534** หากผู้ขนส่งละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าของอาจสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำ ผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ (หลักการทำนองนี้ก็มีในอนุสัญญาขนส่งระหว่างประเทศ เช่น **อนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968, Article 4.5 (e)** **อนุสัญญา Hamburg Rules 1978, Article 8** และ **อนุสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ (CMR Convention 1956), Article 17.3** เป็นต้น) และมักมีข้อห้ามมิให้ผู้ขนส่งกำหนดจำนวนเงินความรับผิดในใบตราส่งไว้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้โดยกฎหมายอีกด้วย

3. การจำกัดความรับผิดตามกฎหมายโดยมีเงื่อนไข (Statutory Limitation with Condition) เป็นกรณีที่ จะใช้การจำกัดความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ก็ต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ก่อน และจะใช้ได้เฉพาะการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งเท่านั้น เช่น การจำกัดความรับผิดของการรถไฟ ตาม **มาตรา 55 ของ พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464** จะใช้ได้เมื่อสินค้านั้นได้ส่งโดยมีการลงบัญชีประกันตาม **มาตรา 51** ก่อน ดังนั้น ข้อจำกัดความรับผิดของการรถไฟตามกฎหมายฉบับนี้ จึงใช้ได้กับกรณีการเรียกค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งเท่านั้น แต่หาก



การรถไฟขนส่งโดยประมาทเส้นล่อไม่ดูแลรางรถไฟให้อยู่ในสภาพดีทำให้รถไฟตกวางและสินค้าเสียหาย อันเป็นการละเมิด การรถไฟไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามกฎหมายนี้ได้ (**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 219/2520**)

4. การจำกัดความรับผิดตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นระบบเครือข่าย (Network System) เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ไปใช้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่น อันเป็นการจำกัดความรับผิดที่นิยมใช้ในกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เช่น **พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548** โดยการจำกัดความรับผิดในลักษณะที่เป็นระบบเครือข่ายจะใช้เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

- (1) ใช้กับกรณีที่สินค้าเสียหายหรือสูญหายเท่านั้น แต่ไม่ใช้กับการส่งมอบชั่งช้ำ
- (2) จะต้องปรากฏชัดว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหายในช่วงของการขนส่งใด (Localized Damage) และมีกฎหมายของประเทศที่สินค้าสูญหายหรือเสียหาย กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในช่วงการขนส่งนั้นไว้

ตัวอย่างเช่น ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากสินค้าที่สายเดินเรือรับขนตาม **Multimodal Transport** หรือ **Combined Transport Bill of Lading** เกิดการสูญหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่งทางทะเลในน่านน้ำไทย การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็นไปตามที่ **พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534** กำหนดไว้ คือ 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิของสินค้า แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่าก็ให้จำกัดความรับผิดตามจำนวนที่มากกว่า

เนื่องจาก**ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องการรับขน** ฉบับปัจจุบันได้ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2472 ซึ่งเป็นเวลามากกว่า 60 ปี ก่อนที่ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับ ทำให้การจำกัดความรับผิดโดยสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ต้องอาศัยการตกลงโดยชัดแจ้งของผู้ส่ง ได้ถูกนำมาใช้กับการขนส่งทางทะเลเป็นเวลานานหลายปี ดังนั้น เมื่อ **พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534** เริ่มมีผลใช้บังคับในปี พ.ศ. 2535 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยกฎหมายที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลไว้เป็นจำนวนที่แน่นอน และไม่ต้องอาศัยความตกลงของผู้ส่ง จึงเป็นเรื่องใหม่ของระบบกฎหมายขนส่งของไทยในระยะแรกๆ ที่ พ.ร.บ. ฉบับนี้เริ่มใช้บังคับและอาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่คดีรับขนของทางทะเลที่ขึ้นสู่ศาลในระยะแรกๆ ผู้ขนส่งทางทะเลไม่ได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย แต่ต่อมาเมื่อกฎหมายฉบับนี้เริ่มเป็นที่แพร่หลาย มีคำพิพากษหลายฉบับที่นำหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลมาปรับใช้ เช่น **คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2141/2544** และ **คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4064/2548** เป็นต้น



Limitation Carrier's Liability under Thai law

Today, the business of sea transport is not limited to just carriage of goods by sea, it has developed and expanded in terms of services to include other modes of carriage as well. Therefore, it is not surprising to see many shipping liners setting up subsidiary businesses to operate land transportation of containers as well as making use of rail transport for the containers. In the wake of these ongoing developments, it would be expedient for operators of sea carriage to have proper understanding of the principles of limitation of the carrier's liability under Thai laws and be aware of the law that applies to certain types of transport including the nature of such limitation as provided under the law.

Limitation of the carrier's liability in the system of Thai laws on transport can be typified in 4 categories:

1. Contractual limitation: This type of limitation is provided under contract, for example, limitation of carrier's liability pursuant to **Section 625 of the Civil and Commercial Code** which applies to land as well as air carriage (because Thailand has not had a specific law applying to carriage by air).

2. Statutory limitation: This type of limitation is provided by law, for example limitation of the carrier's liability at Bht. 10,000 per shipping unit or Bht. 30 per kilogram pursuant to the **Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534 (1991)**.

Significant differences between contractual and statutory limitations are as follows:

- (1) Under statutory limitation, the amount of limitation is fixed by law and may be denominated in the currency of the country where the law is enacted or in **Special Drawing Right unit** or **SDR**. Under contractual limitation, on the other hand, the amount of limitation is uncertain and fixed by agreement of the parties to the contract.
- (2) Contractual limitation needs consent of the shipper in order to be binding (the Thai law particularly requires that such consent be express), but statutory limitation is the right accorded to the carrier regardless of the shipper's consent.
- (3) Statutory limitation stipulates the conditions under which the carrier can be deprived of the right to limit his liability, for example, **Section 60 (1) of the Carriage of Goods by Sea** provides that if loss, damage or delay in delivery of goods was caused by neglect or recklessness of the carrier despite the knowledge that loss, damage or delay in delivery would probably result, the carrier shall not be entitled to limit his liability (this principle is reflected in international conventions such as the **Hague-Visby Rules, Article 4.5 (e), Hamburg Rules 1978, Article 8** and **CMR Convention 1956, Article 17.3**, etc.). Also the laws normally prohibit carriers from setting the limitation amount in the bill of lading lower than the amount stipulated by law.

3. Statutory limitation with condition: This type of statutory limitation can be applied only after certain conditions set by law has been complied with and only in cases involving claims arising from a contract of carriage, for example, limitation of liability of the State Railways Authority under **Section 55 of the Act on the Establishments of State Railways and Highways, B.E. 2464 (1921)** can be invoked if the goods carried have been insured in accordance with **Section 51** of the Act. As a result, limitation of liability for the State Railways Authority by virtue of this law is applicable only to claims arising from contract of carriage. However, if the State Railways Authority, by neglecting to keep proper maintenance of the rails, caused a train to derail resulting in damage to the goods carried, the State Railways Authority must be held liable for wrongful act and cannot invoke the limitation of liability clause to its benefit (the **Supreme Court Judgment No. 219/2520** refers).

4. Limitation of liability under network system: This type of limitation applies to the case where the law provides for the limitation amount to be as stipulated under other law. The concept is popularly used in the business of multimodal transport, such as in the **Multimodal Transport Act, B.E. 2548 (2005)**. Limitation of liability under network system applies specifically to the following cases:

- (1) Loss of or damage to the goods: but not applicable to the case of delay in delivery.
- (2) The loss or damage must be localized and the law of the country where loss or damage occurred sets a limit to the carrier's liability for such loss or damage occurring at that relevant stage of carriage.

For example, in multimodal transport, if goods carried under multimodal transport or combined transport bill of lading are lost or damaged during carriage in Thai territorial waters, limitation of the carrier's liability shall be in accordance with the **Carriage of Goods by Sea Act** or Bht. 10,000 per shipping unit of Bht. 30 per kilogram, whichever is the greater amount.

The provisions of the **Civil and Commercial Code** dealing with carriage have long been in use since 1929, or more than 60 years ago. For many years, before the **Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534** was enacted and took effect in 1992, the principle of contractual limitation which called for the shipper's express consent applied to the business of carriage of goods by sea. Even in the early days following the implementation of the new law, the notion of statutory limitation of the carrier's liability on a fixed amount basis and without reliance on the shipper's consent was still new to the system of Thai carriage law. This may well be one of the reasons in those days why sea carriers did not benefit from the statutory limitation when cases involving carriage of goods by sea were brought to court. But after the law has become widely accepted, there have been quite a number of Supreme Court judgments that saw the principle of limitation of sea carrier's liability put into effect, such as the **Supreme Court Judgments Nos. 2141/2544** and **4064/2548**.



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-to-customer service 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.

Trusted Office: 11th Floor, Q House Lumpini, 1 South Sathorn Road, Tungsathorn, Sathorn, Bangkok 10120
Tel: +66 (0) 211 33322
www.cma-cgm.com

CMA CGM
ADVANCED SHIPPING



9 January 2008, BSAA presented a New Year gift basket to **the Director General of Marine Department**



9 January 2008, BSAA presented a New Year gift basket to **the Director General of Customs Department**



30 January 2008, BSAA Held seminar on **"Registration the Multimodal Transport Operator (MTO)"** at the Hotel Windsor Suites Bangkok



15 January 2008, BSAA presented a New Year gift basket to **the Director General of the Port Authority of Thailand, Managing Director of Bangkok Port and Managing Director of Laem Chabang Port**



K LINE
K Line Shipping Line

KITL
Total Logistics

13/29-31 8th Floor, Wal Street Tower Building, Sathornong Rd, Phrayuak Street, Bangkok, Thailand 10100
Tel: 0-2625 1000 Fax: 0-2625 2450 www.kline.com

Home to International Expertise

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

LCIT - Terminals B5 & C3, Laem Chabang Port, Thailand

Pivotal to the success of LCIT is knowledgeable and experienced staff. A continual training program in operating the world's leading computerized logistics systems and trust powerful container handling equipment ensures flawless operations. From top management to high-tech equipment operators and clerical staff, all LCIT employees are dedicated to getting it right first time. With systems and procedures based on international expertise, LCIT's skilled staff guarantee efficiency at every level of terminal operations.

LCIT - Celebrating 10 Years of Quality Service in 2008

Thailand's Terminal of Choice incorporating International Expertise and Technology

Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.
11 E. Rd. 11 Laem Chabang
Sattahip, Chonburi 26200, Thailand
Tel: +66 2328 42321-25, 48321-8
Fax: +66 2328 41121-25, 48321-8
www.lcit.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