

BSAA News

Special Edition



50th
Anniversary **BSAA**



MESSAGE FROM

H.E. Mr. Arkhom Termpittayapaisith

MINISTER OF TRANSPORT

THE economy is the lifetime to Thailand's development. In which the key policies of government are clearly to enhance our country's economic competitiveness. Transportation is the backbone of a nation as well as the pioneer for economic development. Thailand Maritime Transport experiences continuous growth of more than 15% in term of volume over the past five years.

The Royal Thai Government and the Ministry of Transport realize such importance, thus the Government have heavily invested in the public infrastructure worth more than 75 billion US\$ to both improve and expand the capacity of the existing as well as building the new infrastructure in both roads, highways, motorways, express ways, rail, and sea transport. As the Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA) is the coordinating association, it creates good relationship and understanding as well as cooperation with all shipping companies. All these factors make it possible for expeditious marine transport in the country.

The BSAA plays a very important role in the development of Thai economy as a main user of our sea transport facilities especially the deep sea ports to bring goods from Thailand and neighbouring countries to the world as well as bring back with raw materials for further processing, and hence add more value to our goods, in Thailand. The contribution of BSAA greatly helps create economic and business opportunities leading to the economic growth and well being of the Thai people.

On behalf of the Ministry of Transport, I wish the management and members of the BSAA every success and prosperity for the years ahead. I do hope that the BSAA will continue its invaluable contributions to marine transport in this country.



Arkhom Termpittayapaisith
Minister of Transport



MESSAGE FROM

Mr. Krisada Chinavicharana

THAI CUSTOMS DEPARTMENT



On the Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA)'s 50th Anniversary, I, on behalf of the Thai Customs Department, would like to extend my sincere congratulations to all BSAA committee members who put their tireless efforts and dedication into establishing and maintaining the exceptional performance of the organisation.

Thai Customs has witnessed an active and engaged role of BSAA in supporting Thailand's economic growth over the past several years. We are confident that BSAA will continue to provide business operators with excellent shipping services which are essential for their enhanced efficiency and competitiveness required in the years ahead.

We wish BSAA success in all its future endeavours. Also, we look forward to continuing our support to maritime trade and the transport sector.

Mr. Krisada Chinavicharana
Director-General
Thai Customs Department

MESSAGE FROM

Pol. Sub Lt. Montree Lergchumniel

PORT AUTHORITY OF THAILAND

THE fact that global trade continues to grow shows how the shipping industry play a leading role in the continent's economy as a strategic anchor. Working hand in hand with port sector, BSAA and the Port Authority of Thailand create an efficient shipping, which ultimately a major driver towards global stability. The successful operations of these trading companies could not have been accomplished without Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA), a long-standing organisation with a solid foundation which today commemorates its 50th anniversary.

On behalf of the Port Authority of Thailand, I would like to take this opportunity to express my deepest appreciation and sincerest congratulations to everyone who helped shape this organisation over the past five decades.

I hope to see many of you in the coming months as we celebrate the 60th anniversary serving the global transport and logistics industry.

I am confident that Bangkok Shipowners and Agents Association will further improve while maintaining its leading position in Thailand maritime services in the years to come.

Pol. Sub Lt. Montree Lergchumniel
Managing Director
Laem Chabang Port
Acting Director General
Port Authority of Thailand



5
•
B
S
A
A

THE BSAA'S



1968-1970
Mr. L.N.C. Dale
Ben Ocean Ltd.



1970-1972
Mr. K.T. Khor
Kawasaki Thailand Ltd.



1972-1973
Mr. L.N.C. Dale
Ben Ocean Ltd.



1973-1975
Mr. Vari Virangkura
Thai Mercantile Marine Ltd.



1975-1978
Mr. K.T. Khor
Asian Navigator Co., Ltd.



1978-1980
Mr. Micheal W. Javis
Borneo Agencies Ltd.



1980-1981
Mr. Xanxai Visitkul
Jutha Marine Co., Ltd.



1981-1982
Mr. Ole Hybel-Hansen
East Asiatic Co., Ltd.



1982-1983
Rear Admiral Sanong Nisalak
Seatran Agency & Service Ltd.



1983-1984
Mr. Derek Gibson
Mearsk Bangkok Branch Ltd.



1984-1985
Mr. Suebphong Chalitaporn
Tai Sae Co., Ltd.



1985-1987
Mr. Norman MacDonald
Thai Ben Line Steamers Ltd.

CHAIRMAN



1987-1988
Mr. Xanxai Visitkul
Jutha Marine Co., Ltd.



1988-1990
Admiral Amnuay Iamsuro R.T.N.
Unithai Shipping Corp., Ltd.



1990-1991
Mr. Peter K. Miller
Mearsk Bangkok Branch Ltd.



1991-1992
Mr. Bal Dreyfus
Sea Land Service Ltd.



1992-1999
Mr. Sutham Chitranukroh
Unithai Shipping Corp., Ltd.



1999-2001
Mr. Nipit Sutan-Tanon
K Line (Thailand) Ltd.



2001-2005
Mr. Suwat Asavathongkul
P&O Nedlloyd B.V.



2005-2008
Mr. Sutham Chitranukroh
Unithai Shipping Corp., Ltd.



2008-2019
Mr. Suwat Asavathongkul
CMA CGM (Thailand) Ltd.

BSAA Executive Committee 2017-2019



Mr. Suwat Asavathongkul
Chairman
CMA CGM (Thailand) Ltd.



Mr. Sutham Chitranukroh
Honorary Chairman



1



2

1. **Dr. Sathit Jintarasamee**
Vice Chairman
Samudera Traffic Co., Ltd.
2. **Mr. Suchart Chalermkarnchana**
Vice Chairman
Sealite Shipping Co., Ltd.
3. **Mr. K.B. Lim**
Vice Chairman
Eastern Maritime (Thailand) Ltd.



3



4

4. **Mr. Supat Aimsaard**
Vice Chairman
Alliance Shipping Services Co., Ltd.
5. **Mr. Thanit Hanbenjaphong**
Executive Secretary
Siam ECL Co., Ltd.
6. **Mr. Yutaka Nakagawa**
PR Officer
K Line (Thailand) Ltd.
7. **Ms. Phornthip Triratphadungporn**
Treasurer
Seaway Express Co., Ltd.



5



6



7



8. **Mr. Liu Changwen**
Cosco Shipping Lines (Thailand)
Co., Ltd.

9. **Mr. Yongyos Kittiyopas**
Evergreen Shipping Agency
(Thailand) Co., Ltd.

10. **Mr. Somkiat Tantaranukul**
Heung-A Shipping (Thailand)
Co., Ltd.

11. **Dr. Sumet Kheawngamdee**
Hyundai Merchant Marine
(Thailand) Co., Ltd.

12. **Mr. Kongkeat Tangkham**
KMTC (Thailand) Co., Ltd.

13. **Mr. Liang Chaivipas**
Ngow Hock Agency Co., Ltd.

14. **Ms. Walailak Chamnanlohanich**
Penex Container Lines (Thailand)
Co., Ltd.

15. **Mr. John Tan**
S5 Asia Ltd.

16. **Mr. Surachai Nimnual**
SCG Logistics Co., Ltd.

17. **Mr. Natthavudh Bhuvasorakul**
SITC Container Lines (Thailand)
Co., Ltd.

18. **Mr. Chartchai Sakulmongkolnam**
United Thai Shipping Corp. Ltd.

19. **Capt. Somporn Guntusgumpon**
Wilhelmsen Ships Service
(Thailand) Ltd.

20. **Mr. Kiyoshi Tokonami**
Ocean Network Express
(Thailand) Ltd.

21. **Mr. Yusuke Sasada**
NYK Roro (Thailand) Co., Ltd.




BSAA Sub-Committee



BANGKOK PORT AND OTHER PORTS

Convenor	Wilhelmsen Ships Service (Thailand) Ltd.	S.Guntusgumpon@wilhelmsen.com
Members	Penex Container Lines (Thailand)Co., Ltd.	nvzskitti@gmail.com
	Ngow Hock Agency Co., Ltd.	kritsana@ngowhock.co.th, nha742@rclgroup.com
	Zim (Thailand) Co., Ltd.	Petchpul.Nipon@th.zim.com



LAEM CHABANG AND EASTERN PORTS

Convenor	Ocean Network Express (Thailand) Ltd.	tamrong.chotjinda@one-line.com thanawint.supphaphaisarnsin@one-line.com
Members	OOCL (Thailand) Ltd.	boonyarat.wonghathaitip@oocl.com



DOMESTIC SHIPPING

Convenor	SCG Logistics Co., Ltd.	surachai.nimnual@scgroupthai.com, jittapa.waikhethgan@scgroupthai.com
Members	Penex Container Lines (Thailand)Co., Ltd.	nvzskitti@gmail.com



ICD / OFF DOCK

Convenor	SITC Container Lines (Thailand) Co., Ltd.	natthavudh@sitcthai.com
Members	Evergreen Shipping Agency (Thailand) Co., Ltd.	yongyos@evergreen-shipping.co.th

and Members 2017-2019



LAW AND REGULATION

Convenor	Sealite Shipping Co., Ltd.	tom@sealite.co.th
Members	Wilhelmsen Ships Service (Thailand) Ltd.	S.Guntusgumpon@wilhelmsen.com



MEMBER ACTIVITIES AND BENEFITS

Convenor	S5 Asia Ltd.	surapong@s-5.org
Members	Alliance Shipping Services Co., Ltd.	supataim@gmail.com
	Eastern Maritime (Thailand) Ltd.	kblim@ksc.th.com
	Heung-A Shipping (Thailand) Co., Ltd.	somkiatt@heung-a.co.th
	K Line (Thailand) Ltd.	somchart.k@th.kline.com
	Siam ECL Co., Ltd.	thanit@siamecl.com



COMMUNICATIONS AND STATISTICS

Convenor	K Line (Thailand) Ltd.	somchart.k@th.kline.com
Members	Eastern Maritime (Thailand) Ltd.	kblim@ksc.th.com
	Alliance Shipping Services Co., Ltd.	supataim@gmail.com



LOGISTICS

Convenor	Heung-A Shipping (Thailand) Co., Ltd.	somkiatt@heung-a.co.th
Members	K Line (Thailand) Ltd.	somchart.k@th.kline.com



Merging The Difference, Creating Members' Unity And Cooperating With All Sectors To Promote And Develop The Shipping And Logistics Industry In Thailand.

Mr. Suwat Asavathongkul
Chairman of the
Bangkok Shipowners and Agents Association



With almost 40 years of working experience as senior executive of some of the world's leading shipping companies, Mr. Suwat Asavathongkul has been trusted by the members and the Executive Committee to be the Chairman of the Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA) for over 10 years.

The management of the association that Mr. Suwat has carried out is based on the policies of merging the different interest and requirement of members who are multi-national shipping lines with different scale of operations i.e. regional vs. global carriers, conventional vs. containerized services etc. Creating the unity of members and the shipping industry has also been a key priority for BSAA. The association also worked hard to build good relationship and cooperation with all stakeholders in both private and public sectors to support and develop the sea transportation and logistics system to reach world standard.

From the image of shipping cartel in the past when shipping lines could be incorporated into a Shipping Conference for each main route to determine the freight rates which resulted in complaints from shippers leading to the setup of Thai National Shippers Council with the objective of counter-balancing and negotiating with shipping

lines, BSAA was implicitly seen as a representative of the shipping conference or as a forum for the shipping line members to discuss and set freight tariff. However, the shipping conference was no longer permitted after the enforcement of Anti-trust law many years ago.

Mr. Suwat, as the Chairman of the Association, has been working hard to establish a positive relationship and hold regular meetings with the Thai National Shippers Council as well as support and organize seminars to provide knowledge in the field of shipping and freight management to exporters. Such effort has created a positive image for the BSAA to be the neutral organization of the shipping industry in Thailand. In addition, the association has always emphasized its policy of not involving with the pricing policy of its members. Such policy statement has made the regulators and related parties to clearly understand the role and objective of BSAA.

Our association's activities focus on protecting members' interests and trying to solve problems for their members, as well as cooperate with the government and relevant agencies such as the Harbor Department, the Port Authority of Thailand, the Customs Department, the Ministry of Transport to provide feedback and recommendation on both policy and practice aiming to promote and develop the shipping and logistics system in Thailand to be in line with the international standard.

In the revision of the Customs Act B.E. 2560, under the draft act proposed for consideration by the Customs Department, there were certain regulations regarding the submission of cargo manifest for vessel that do not comply with international practice and the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Kyoto Convention). Our association had strongly opposed those incorrect draft statement during the consideration of the Parliamentary Commission and urged that the amendment be made in line with



international principles to protect the rights and interests of our members who are ship operators and ship agents.

In addition, our association has also provided comments and recommendations on the improvement of the law relating to maritime commerce and multi-modal transportation as well as the strategy and policy of government agencies for transport infrastructure investment and development plan.

One of our association's key missions is the corporate social responsibility. In 2004 when the southern provinces of Thailand were badly hit by the deadliest Tsunami which killed several hundred of people, the association had coordinated with shipping line members to donate and supply more than 50 x 40' refrigerated containers to Phuket for the rescue agency to use as the cold storage to keep the bodies of those victims. For the past many years, with the support of members, we have donated many library containers to needy schools in rural area of Thailand. Moreover, we also joined with the Port Authority of Thailand to implement campaign and activity to clean up the Chao Phraya River.

The future goals and plans of our association will focus on the improvement and modernization of our IT system to build up database and knowledge center for maritime transport and logistics industry as well as related laws and regulations which would be a useful reference source for our members and the public. We also need to enhance effective communication through social media channels and continue to be member-centric.

I believe transport business will never die, especially shipping will remain to support the international trade. I hope that our association - BSAA will continue to serve the members and support the shipping industry for a long time.



พลาณความต่าง พนักำล้งสมาชิค
ร่วมมือกับทุกภาคส่วน ส่งเสริมธุรกิจขนส่งทางเรือ
และระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ทันสมัย



สุวัฒน์ อัสวทองกุล

ประธานสมาคมเจ้าของ

และตัวแทนเรือกรุงเทพ



ด้วย ประสบการณ์ทำงานเกือบ 40 ปี ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทสายการเดินเรือชั้นนำของโลกหลายแห่ง คุณสุวัฒน์ อัสวทองกุล ได้รับความไว้วางใจจากสมาชิกและคณะกรรมการบริหารของสมาคมฯ เลือกให้ดำรงตำแหน่งประธานของสมาคมฯ ติดต่อกันมานานกว่า 10 ปี

นโยบายการบริหารงานของสมาคมฯ ที่คุณสุวัฒน์ได้ดำเนินการมาตลอด คือ การผสานความแตกต่างและผลประโยชน์ของสมาชิก ซึ่งประกอบด้วยบริษัทสายการเรือและตัวแทนเรือนานาชาติ ทั้งขนาดเล็ก (เรือวิ่งในเขตภูมิภาค) และขนาดใหญ่ (เรือวิ่งบริการทั่วโลก) แต่ละบริษัทจะมีเป้าหมายทางธุรกิจและความต้องการที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามทางสมาคมฯ ได้สื่อสารและประสานขอความร่วมมือจากสมาชิกทั้งหลาย เพื่อพลิกกำลังและความเป็นเอกภาพในการแก้ปัญหาต่างๆ โดยร่วมมือและหารือปัญหาต่างๆ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งของภาครัฐและเอกชน โดยสมาคมฯ มีเป้าหมายที่ชัดเจนในการส่งเสริมธุรกิจการขนส่งทางเรือและระบบโลจิสติกส์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ให้ทันสมัยเทียบเท่าระดับโลก

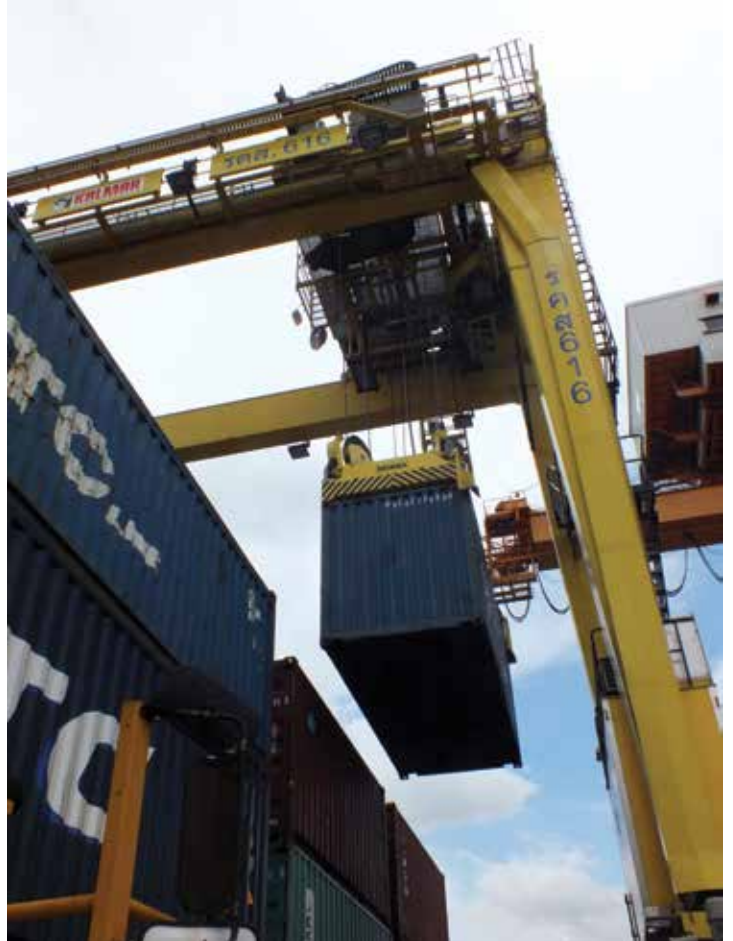
จากภาพลักษณ์ในอดีตที่สายการเดินเรือต่างๆ สามารถรวมตัวกันจัดตั้งเป็นชมรมเรือ (Shipping Conference) ในเส้นทางเดินเรือหลัก และถูกมองว่าเป็นกลุ่มอิทธิพลที่ทำข้อตกลงกันกำหนดอัตราค่าระวางเรือและค่าภาระต่างๆ ซึ่งก่อให้เกิดการร้องเรียนจากกลุ่มผู้ส่งออก และต่อมาก็ได้มีการจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เพื่อมาถ่วงดุล

เจรจาต่อรองกับชมรมเรือและสายการบินเรือต่างๆ สมาคม
เจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพได้ถูกมองว่าเป็นตัวแทน
ของชมรมเรือหรือเป็นช่องทางที่สมาชิกสายการบินเรือ
มาพูดคุยกัน ตกลงกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียม
ทางคุณสุวัฒน์ในฐานะประธานของสมาคมฯ ได้ดำเนินการ
สร้างความสัมพันธ์เชิงบวก และจัดให้มีการประชุมหารือ
กับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรืออย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสนับสนุน
และร่วมจัดสัมมนาให้ข้อมูลความรู้ในด้านสถานการณ์การ
ขนส่งทางเรือและการบริหารค่าธรรมเนียมผู้ส่งออก ซึ่ง
ได้สร้างภาพลักษณ์เชิงบวกให้สมาคมฯ เป็นองค์กรกลาง
ของอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือในประเทศไทย อีกทั้ง
ได้ต่อยอดนโยบายของสมาคมฯ ในการไม่ยุ่งเกี่ยวกับการ
กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่างๆ ของสมาชิกให้
แก่หน่วยงานของรัฐบาลที่กำกับดูแลและผู้เกี่ยวข้องได้รับ
ทราบ และเข้าใจบทบาทที่ชัดเจนของสมาคมฯ

แนวทางการดำเนินงานของสมาคมฯ มุ่งเน้นการ
ปกป้องผลประโยชน์ของสมาชิก และพยายามแก้ไขปัญหา
ให้แก่สมาชิก รวมทั้งร่วมมือกับภาครัฐและหน่วยงานที่
เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย
กรมศุลกากร กระทรวงคมนาคมในการให้ข้อเสนอแนะ
ทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติ เพื่อส่งเสริมและพัฒนา
ระบบการขนส่งทางเรือและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้มี
ประสิทธิภาพเทียบเท่ามาตรฐานสากล

ในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.
2560 ตามร่างพรบ. ที่นำเสนอให้พิจารณาโดยกรมศุลกากร
นั้น ได้มีข้อกำหนดบางมาตราที่เกี่ยวกับการยื่นบัญชีสินค้า
สำหรับเรือ ที่ไม่เป็นไปตามหลักปฏิบัติสากลและอนุสัญญา
ระหว่างประเทศ ว่าด้วยการลดความซับซ้อน และการ
ประสานขั้นตอนศุลกากร (อนุสัญญาเกียวโต) ทางสมา
คมฯ ได้ทำการคัดค้านในช่วงการพิจารณาของกรรมาธิการ
รัฐสภา และผลักดันให้มีการแก้ไขข้อกำหนดดังกล่าวให้ถูก
ต้องตามหลักสากล เพื่อปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ของ
สมาชิกที่เป็นสายการบินเรือและตัวแทนเรือต่างๆ นอก
เหนือจากนี้ ทางสมาคมฯ ยังได้แสดงความคิดเห็น และ
ให้คำแนะนำในการปรับปรุงกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
กับการพาณิชย์นาวีและการขนส่งระหว่างประเทศ รวม
ถึงยุทธศาสตร์และนโยบายของหน่วยงานรัฐ ในการลงทุน
โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม และการพัฒนาระบบการ
ขนส่งต่อเนื่องทุกรูปแบบ

สมาคมฯ ใส่ใจและให้ความสำคัญต่อนโยบาย
การตอบแทนและช่วยเหลือสังคมมาโดยตลอด เช่นใน
เหตุการณ์ที่เกิดคลื่นยักษ์สึนามิที่จังหวัดภูเก็ตและพังงาใน



ปี พ.ศ. 2547 ทางสมาคมฯ ได้ประสานกับสมาชิกสายเรือทำการบริจาคตู้
คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้าแช่แข็งจำนวนมากกว่า 50 ตู้ขนาด 40 ฟุต เพื่อ
ให้หน่วยราชการใช้เก็บรักษาซากของผู้เล่นชีวิต

และในแต่ละปี ด้วยเงินสนับสนุนจากสมาชิก สมาคมฯ ยังได้
บริจาคห้องสมุดที่ดัดแปลงจากตู้คอนเทนเนอร์เก่า ให้แก่โรงเรียนในต่าง
จังหวัดที่ขาดแคลนห้องสมุด อีกทั้งยังได้ร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย
จัดทำกิจกรรมทำความสะอาดแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างต่อเนื่อง

เป้าหมายและแผนงานในอนาคตสำหรับสมาคมฯ คือ การพัฒนา
ระบบสารสนเทศ หรือระบบ IT ให้ทันสมัย ปรับปรุงและสร้างฐานข้อมูล
และความรู้ด้านพาณิชย์นาวีและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงข้อกำหนดกฎ
หมายที่มีประโยชน์ให้แก่สมาชิก และผู้ที่สนใจทั่วไป จัดให้มีการสื่อสารผ่าน
ทาง Social media ต่างๆ และยังคงเน้นการทำงานที่ยึดเอาสมาชิกเป็น
ศูนย์กลาง

“ผมเชื่อว่าการขนส่งสินค้าจะไม่วันตาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการ
ขนส่งทางเรือจะคงอยู่คู่กับการค้าระหว่างประเทศตลอดไป และผมหวัง
ว่าสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ จะดำรงอยู่เพื่อทำหน้าที่ดูแล
สมาชิกและสนับสนุนธุรกิจขนส่งทางเรือต่อไปอีกยาวนาน” คุณสุวัฒน์
กล่าวในที่สุด



Relationship between Port Authority of Thailand and BSAA



16

BSAA



Police Sub.Lt. Montree Lergchumniel

Acting Director General of Port Authority of Thailand
Managing Director of Laem Chabang Port

THE Port Authority of Thailand (PAT) has been established in the year of B.E.2494. During the initial periods, PAT was overseeing only the Bangkok Port (Klongtoey Port) until the year B.E.2534 when Laem Chabang deep sea port has been built and later on another 3 small ports at Chiang Saen, Chiang Klong and Ranong were added into PAT's responsibility. Main duty of the port includes the handling of all general cargoes and containerized cargoes as well as automobiles discharged from or loaded to ships. PAT has been working under excellent relationship with all shipping lines and ship agents who are the members of the Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA).

On the occasion of the 50th Anniversary of BSAA this year, Police Sub. Lt. Montree Lergchumniel – Acting Director General of the Port Authority of Thailand

and the Managing Director of Laem Chabang Port has given an interview talking about the close and positive working relationship between the 2 organizations as follow:



Cooperation With BSAA

It can be said that PAT and BSAA are like a man and his shadow which cannot be separate. BSAA and PAT are always walking together and supporting each other for the best interest of the country.

From the past until now, BSAA has rendered full support and assistance to PAT in many aspects. As a private sector, BSAA is more flexible and less bureaucratic. BSAA and its members have to rely on those ports under the management of PAT as the gateways for shipping cargoes. Both organizations have held regular meetings to discuss ways and means to improve the efficiency of port operation and costs of cargo handling as well as the security of cargoes while staying in the ports. Consignees of cargoes shipped from Thailand could be assured of the smooth and secure shipment from Thailand.

PAT need to constantly develop port infrastructure and improve the efficiency and productivity of their ports in order to be able to compete with other major ports in nearby countries like Singapore, Vietnam and Malaysia. Therefore, the cooperation and discussion between PAT and BSAA is vital to improve the competitiveness of Thailand's maritime transport system.

Jointly Develop The Maritime Transport System

Since the membership of BSAA comprise of multi-national shipping lines which enable BSAA to receive constant update on global shipping market situation and port development, BSAA has played the important role of being the eyes and ears for PAT and pro-actively provided news and recommendations to PAT for example the new law and regulation implemented by other country which would impact the cargo transportation or competitiveness of ports under PAT. BSAA has always pushed PAT management to continue improving the port infrastructure and operations as well as simplifying working procedures and regulations which are out of date and did not facilitate the import and export shipments. PAT would collect all comments and recommendations as well as conduct necessary research to prepare report and proposal to the government. On the other hand, BSAA members as the private sector would prepare for investment opportunity and seek for joint overseas investment.

Moreover, BSAA also acts as a mirror to the PAT, reflecting some of the rules and regulations which might be too harsh and difficult to comply with. PAT always receive feedback from BSAA if there are any rules and procedures which caused inconveniences to Thai importers and exporters as well as suggestions on how to rectify the issues. These are cases which PAT and BSAA have been discussing and working together to solve problem and accomplish mutual goals.





PAT's Port Facilities

The management of Bangkok Port and Laem Chabang Port are totally different as the Bangkok Port is managed by PAT's employees under a state enterprise status but Laem Chabang Port are managed by more efficient private port operators under concessions and PAT is only acting as the landlord to oversee and facilitate the port management to achieve highest productivity.

The BSAA has been assisting PAT to monitor the performance of both Bangkok Port and Laem Chabang Port and highlight those areas which need improvement. BSAA also provide suggestions from the perspective of the entrepreneur to government on those laws and regulations which should be changed or adjusted in order to comply with international standards. PAT also consulted with BSAA on the revision of service charges to give more flexibility in shipping cargoes.

In some cases, PAT had the ambition to initiate new projects such as the introduction of automated cranes and modern technology to the port operation or the restructuring of port tariff. BSAA would be called in to provide comments and consultancy to PAT since BSAA have many members who are global carriers which can help find information from around the world to present to PAT. We can evaluate new projects if they would be successful or not.

Development Of Bangkok Port

To support the country's maritime transport, it is therefore imperative that all port facilities and services continue to be developed. At present, PAT provide port services at Bangkok, Laem Chabang, Chiang Saen, Chiangklong and Ranong. PAT aims to develop these five ports to be most efficient and competitive.

For Bangkok Port which has been designed and built since 1951 or nearly 70 years ago covering the land area of more than 2,300 rai, PAT is now planning to renovate all the facilities and to optimize land usage.

Optimizing The Land And Increase Efficiency

Bangkok Port provides services for both conventional and containerized vessels and handles all types of cargo operations e.g. stuffing and un-stuffing of containerized cargo, warehousing, container shifting and loading / discharging plus many other value-added services. Bangkok Port has used up more than 2,000 rai of land to cover all such activities which are happening mostly on surface and scattering around the port area.

With its excellent location in the heart of the city, the land inside Bangkok Port should be fully developed

to reap full benefits for both transportation business and social. Bangkok Port is implementing good management system and modern technology in order to save a lot of space such as the aggregation of scattering cargo stuffing areas into one place called “export CFS”. This CFS facility will utilize the land only about 40 rai by building a modern warehouse with automated cargo stuffing system. For the handling and distribution of import cargoes, Bangkok Port will build a huge cargo distribution center benchmarking with those world class logistics companies. These plans will reduce the use of surface space while the capacity remains the same or higher. Bangkok Port will also bring in more automated port systems to increase the efficiency of the operation.

As a result, the Bangkok Port will be able to cover its port handling capacity by using only approx. 700 rai of land instead of 2,300 rai. For the remaining land area, Bangkok Port plans to use approx. 1400 rai of land to build an intelligent community and set up a subsidiary company to manage this community area for the best interest of the public and country.

In addition, the Bangkok Port has an area of about 100 rai where the former tannery located which is also in the pipeline for further development in order to achieve sustainable growth for the port and the better standard of living for the Klong Toey community. PAT hope to rely on the knowledge and expertise from all BSAA members for advice to improve the performance and result.



Solving Traffic Problem

One of Bangkok Port’s major problem is the traffic jam due to its location in the heart of the city. The traffic in the city is very busy all the times plus the high number of container trailers and lorries carrying cargo into and out of the port almost every day. The traffic could be worsening when the development of the port of area as an intelligent community is completed.

To mitigate the traffic problem, Bangkok Port has planned to build special ramp from tollway into the port area so that trucks and trailers can access directly to the port without passing through the surrounding roads. An agreement has been reached with the Expressway Authority of Thailand on this ramp project and the official MOU will be signed soon.

Laem Chabang Port

During the year 2017, there were about 7,800,000 TEUs passing through Laem Chabang Port compared to the initial forecast of more than 8,000,000 TEUs. The first and second phase of the Laem Chabang Port will be able to accommodate the container throughput of 10.8 million TEUs. In this connection, there is now only a spare capacity of 3 million TEUs. With the projection of container volume increase by 500,000 TEUs per annum, Laem Chabang Port will reach its full capacity within 6 years. Therefore, Laem Chabang Port need to start the capacity enhancement by implementing the phase 3 port expansion project.

Road Transport

If Phase 3 of the Laem Chabang Port is opened, the container handling capacity will increase by another 7 million TEUs per year. The increase in the volume of these containers will lead to increased traffic problems. In the plan of Laem Chabang Port phase



3 expansion, there are measures and action plan to solve the problem of road traffic. Laem Chabang Port has already implemented the plan including the change of traffic flow at entrance and exit gate of the port from the one-way to two-way traffic and expand the road surface to be wider as well as installing necessary equipment e.g. weighing station, container X-ray machines and CCTV etc.

The result of this study on the adjustment of traffic route was derived from the complaint and comments of BSAA members that one-way access allows limited access and all trucks must go through a single path causing traffic bottle-neck. Laem Chabang Port has taken advice from BSAA members to re-design the gateway to the port which can now improve the traffic.

In addition, Laem Chabang Port has also looked at the traffic of non-freight vehicles which is also affected by traffic problems caused by freight trucks entering and leaving the port. Laem Chabang Port has built fly-over and horseshoe reversal points at the intersections to enable passenger cars to avoid getting caught up in the heavy traffic of freight trucks.

Rail Transport

Laem Chabang Port realized that, when the phase 3 expansion is completed,

the volume of container throughput will increase by another 7 million TEU per year. If all the containers are transported by road, the severe traffic jam will be unavoidable. In this respect, Laem Chabang Port is working on the plan to increase rail transport capacity aiming to move containers at least 4 million TEUs out of 7 million TEUs by rail in a year.

To improve the capacity and efficiency of rail transport, Laem Chabang Port has initiated the Single Rail Transfer Operator (SRTO) project which is capable of handling approximately 2 million TEUs per year and this facility and operation have recently started. Under the SRTO project, Laem Chabang Port has increased the number of rail tracks inside the port and equipped with Rail Mounted Gantry Cranes in order to increase the productivity of container handling and transferring from rail tracks to terminals. Laem Chabang Port has the plan to open bidding for private operator to manage and run the SRTO facility for more efficiency. The transport of containers by rail has been fully supported by BSAA members with positive progress.

Update On The Phase 3 Expansion Project Of Laem Chabang Port

Currently, the phase 3 expansion project of Laem Chabang Port is in the process of selling the concession bidding documents to interested investors. The design is expected to be completed by the end of this year and the bidding document for the construction will be ready for sale in January 2019. It is expected that construction of the phase 3 terminals should begin around April-May 2019.

Laem Chabang Port - Phase 3 is designed to accommodate vessels up to 100,000 DWT or more than 10,000 TEUs capacity, the terminal will have a basin with the depth of 18.5 meters from the mean sea level. The fact that Laem Chabang Port is capable of accommodating large cargo vessels will make the world's leading shipping lines confident in Thailand and will deploy large ships into service in the country. This will result in the improved economy of scale, faster and more cost-effective shipping service from Thailand.



Ranong Port

The Port Authority of Thailand also takes care of three regional ports, namely Ranong Port serving shipments on the Andaman Sea, Chiang Saen Port and Chiang Klong Port both serving the shipments using Greater Mekong River in the northern part of Thailand. PAT plans to develop and increase the capacity and efficiency of these three ports to support the economic growth.

The port of Ranong is currently undergoing a major modification of the Jetty to accommodate larger vessels and also container yard area is being expanded. In addition, PAT has cooperated with the Ministry of Transport to improve road and rail connection to Ranong Port in order to provide more convenience for port users. It is expected that Ranong Port will be a good alternative port for shipping cargo from Thailand to Burma, India, Colombo and Bangladesh. These shipping service from Ranong Port need full support from BSAA members.

North Thailand Ports

PAT provides port facilities at Chiang Saen and Chiang Klong to handle the cargoes shipped from Southern China into Thailand. All the cargoes must be transported only by Chinese vessels sailing on Mekong River for which China has built dams to control the water level in the river. They would release more water from dams to increase the depth of the river during the times when their vessels are transporting cargoes to and from North Thailand. In this respect, PAT are seeking cooperation from Chinese authorities to jointly develop and achieve sustainable growth for this shipping route. At the same time, under the guidance from our Transport Minister, PAT's marketing team has been pushing Thai exporters to ship more cargo via Chiang Saen Port to South China.

Moving forward together

Throughout the 50 years of the BSAA, the Port Authority of Thailand and the BSAA have overcome many obstacles. Both organizations are very close to each other like a body and shadow and we are moving forward together. With strong and sincere cooperation, both PAT and BSAA are able to jointly develop the shipping industry in Thailand to achieve further sustainable growth.





ความสัมพันธ์ระหว่าง

การทำเรือฯ กับ BSAA



22 • B S A A

ร.ต.ท. มนตรี ฤกษ์จำเนียร

รักษาการผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
ผู้อำนวยการ ท่าเรือแหลมฉบัง



การ ท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2494 โดยในระยะแรกมีเพียงท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือคลองเตยอยู่ในการดูแลของ กทท. เพียงแห่งเดียว กระทั่งในปี 2534 จึงได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขึ้น จากนั้นก็มีท่าเรือเชียงแสน เชียงของ และท่าเรือระนอง ในลำดับต่อมา งานหลักของการท่าเรือ ก็คือ การขนถ่ายสินค้าทางเรือทั้งสินค้าทั่วไป และสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงสินค้าประเภทรถยนต์ด้วย ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยมีความสัมพันธ์เป็นอย่างดีกับผู้ให้บริการท่าเรือ อันได้แก่ สายการเดินทางเรือต่างๆ ซึ่งล้วนเป็นสมาชิกของ สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือ BSAA นั่นเอง

ในโอกาสที่ BSAA ครบรอบ 50 ปีนี้ ร.ต.ท. มนตรี ฤกษ์จำเนียร รักษาการผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และผู้อำนวยการ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์อันดีระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทย และ BSAA ไว้ดังนี้



ต้องทำงานร่วมกัน โดย กทท.ก็ดำเนินงานในส่วนของการจัดการการศึกษา เพื่อรายงานต่อรัฐบาลต่อไป ขณะที่สมาชิกของ BSAA เองก็ต้องเตรียมตัวในเรื่องของการลงทุน การหาผู้ค้าในต่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ BSAA ยังทำหน้าที่เป็นเสมือนกระจกเงาให้แก่ กทท.ด้วย ที่สะท้อนให้เห็นถึงกฎระเบียบบางอย่าง ที่อาจแข็งกร้าวเกินไป จนยากต่อการปฏิบัติ หรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้นำเข้าและผู้ส่งออกชาวไทย รวมทั้งเสนอถึงจุดที่ควรปรับแก้ต่างๆ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่น คล่องตัวต่อการดำเนินธุรกิจ สิ่งต่างๆเหล่านี้เป็นเรื่องที่ กทท. และ BSAA ได้มีการพูดคุย ปรีกษาหารือ และร่วมกันทำงานจนบรรลุผลสำเร็จมาโดยตลอด

สิ่งอำนวยความสะดวกของ กทท.

เนื่องจากการบริหารงานของท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังมีความแตกต่างกันอย่างมาก โดยท่าเรือกรุงเทพบริหารงานโดยพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเอง ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินงานโดยภาคเอกชน ที่มีความยืดหยุ่นคล่องตัวสูงกว่า กทท.ทำหน้าที่เป็นเพียงเจ้าของที่ดิน หรือ Landlord ที่คอยกำกับดูแล และอำนวยความสะดวก เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดเท่านั้น

BSAA จึงทำหน้าที่เป็นเสมือนผู้ช่วยของ กทท.ที่คอยสอดส่องดูแลว่า ในการประกอบการของทั้งท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังยังคงมีจุดใดที่ก่อให้เกิดความไม่สะดวกสำหรับการขนส่งสินค้า รวมถึงให้ข้อเสนอแนะจากมุมมองของผู้ประกอบการว่า ภาครัฐควรมีการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบบางอย่าง หรือมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมไปถึงการปรับค่าบริการอย่างไรบ้าง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น

ในบางกรณี กทท.มีดำริที่จะริเริ่มโครงการใหม่ๆ เช่น การนำเครื่องบินอัตโนมัติ หรือระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้งาน รวมถึงเรื่องของการปรับปรุงอัตราค่าภาระ เป็นต้น ทาง กทท.ก็จำเป็นที่จะต้องขอคำปรึกษาจาก BSAA อยู่เสมอๆ เนื่องจาก BSAA ที่มีสายการบินเรือชั้นนำของโลกเป็นสมาชิก จะสามารถช่วยหาข้อมูลจากทั่วโลกมาแนะนำเสนอต่อ กทท.ได้อย่างรวดเร็ว ทำให้เราสามารถประเมินโครงการใหม่ๆ ได้ว่าจะประสบผลสำเร็จหรือไม่อย่างไร

ความร่วมมือกับ BSAA

หากจะเปรียบเทียบแล้วอาจจะกล่าวได้ว่า กทท. และ BSAA ก็เปรียบเสมือนตัวกับเงา ที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ไม่ว่า กทท.จะก้าวเดินไปในทิศทางใด BSAA ก็จะไปเคียงข้างกันไปเสมอ ต่างก็ให้การสนับสนุน เอื้อซึ่งกันและกันตลอดมา เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติ

นับแต่อดีต BSAA ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ กทท.ในหลายด้าน เนื่องจาก BSAA เป็นภาคเอกชน จึงมีความยืดหยุ่นในเรื่องของกฎระเบียบต่างๆมากกว่า แต่ในขณะเดียวกันสมาชิกของ BSAA ก็จำเป็นจะต้องพึ่งพา กทท.ในเรื่องของการเป็นประตูสำหรับขนส่งสินค้า ซึ่งที่ผ่านมาทั้ง กทท.และ BSAA ได้มีการพูดคุยกันอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้การขนส่งสินค้าทำได้โดยสะดวก ประหยัด และปลอดภัย ลดการสูญหาย เสียหายในระหว่างการปฏิบัติงาน อันทำให้ผู้รับสินค้าปลายทางมีความชื่นชมและสบายใจต่อสินค้าจากประเทศไทย

ในแง่บริการท่าเรือขนส่งสินค้านี้ กทท.แห่งประเทศไทยจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องอยู่เสมอ เนื่องจากประเทศไทยไม่ใช่ประเทศเดียวในภูมิภาคนี้ ที่ให้บริการท่าเรือขนส่งสินค้านำทางทะเล แต่เรายังมีคู่แข่งเป็นจำนวนมาก เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือในเวียดนาม และมาเลเซีย เป็นต้น ซึ่งที่กล่าวมานี้ล้วนเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพทั้งสิ้น ดังนั้นความร่วมมือระหว่าง กทท.และ BSAA จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ระบบการขนส่งสินค้านำทางเรือของไทยสามารถที่จะแข่งขันกับท่าเรือชั้นนำของโลกได้อย่างดี

ร่วมกันพัฒนาระบบการขนส่ง

จากการที่ BSAA ประกอบด้วยสมาชิกหลากหลายเชื้อชาติ ทำให้ BSAA ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าจากทั่วโลกอย่างรวดเร็ว ซึ่งในจุดนี้ BSAA จึงเป็นเสมือนหูและตาให้แก่ กทท. โดยคอยให้คำแนะนำปรึกษาว่า ประเทศใดกำลังจะออกกฎหมาย หรือมาตรการใหม่ๆอะไร ที่อาจส่งผลกระทบต่อท่าเรือขนส่งสินค้าจากประเทศไทย หรืออาจทำให้ท่าเรือต่างๆภายใต้การดูแลของ กทท.เกิดความล่าช้า จนสูญเสียความสามารถในการแข่งขันได้ โดยทาง BSAA ก็จะคอยแจ้งเตือน กทท. เพื่อให้ปรับปรุงพัฒนา หรือแก้ไขข้อกฎหมาย ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดปัญหาต่อประเทศชาติ ทั้งนี้ในการทำงานทั้ง กทท.และ BSAA ก็



การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศ กทท.จึงจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือและการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน กทท.ให้บริการท่าเรือขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ทั้งนี้ กทท.มีแผนพัฒนาท่าเรือทั้ง 5 แห่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ

ในส่วนของท่าเรือกรุงเทพ มีทิศทางที่จะปรับปรุงพื้นที่ให้บริการที่มีอยู่ 2,300 ไร่ ซึ่งได้รับการออกแบบมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 หรือเป็นเวลาเกือบ 70 ปีมาแล้ว โดยการออกแบบท่าเรือคลองเตย หรือท่าเรือกรุงเทพนับได้ว่าทันสมัยที่สุด ณ เวลานั้น แต่ด้วยการเวลาที่ล่วงเลยไป เทคโนโลยีต่างๆก็ทันสมัยขึ้น ทำให้พบว่า ท่าเรือกรุงเทพยังสามารถที่จะปรับปรุงการใช้พื้นที่บริการให้คุ้มค่าได้มากกว่าในปัจจุบัน

ลดการใช้พื้นที่ เพิ่มประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ท่าเรือกรุงเทพให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นสินค้าทั่วไป หรือสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ โดยมีบริการตั้งแต่การบรรจุตู้สินค้า การกระจายสินค้าออกจากตู้ บริการคลังสินค้า ยกตู้สินค้า และบริการอื่นๆอีกมาก ซึ่งท่าเรือกรุงเทพได้ใช้พื้นที่จนครบหมดทั้งสองพันกว่าไร่ เพื่อให้ครอบคลุมทุกกิจกรรมดังกล่าว โดยแต่เดิมเน้นการใช้พื้นที่ใน

ทางราบเป็นส่วนใหญ่ ทำให้เสียพื้นที่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งกิจกรรมต่างๆยังอยู่กระจัดกระจายกันอีกด้วย ด้วยทำเลพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพสมควรที่จะนำไปใช้ประโยชน์อื่น ๆ ได้อีกมาก กทท.จึงมีดำริที่จะพัฒนาพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งต่อการขนส่งสินค้า และต่อสังคม จึงได้พยายามที่คงบริการต่างๆไว้อย่างครบถ้วน แต่นำระบบการบริหารจัดการที่ดี พร้อมด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยในปัจจุบัน ทำให้สามารถประหยัดพื้นที่ลงได้มาก เช่น การรวมพื้นที่ในการบรรจุสินค้าซึ่งอยู่กระจัดกระจายกันเข้ามาอยู่ในที่เดียว เรียกว่า CFS สำหรับสินค้าส่งออก จากเดิมที่ต้องใช้พื้นที่จำนวนมาก จะเหลือใช้พื้นที่เพียงราว 40 ไร่ โดยการทำเป็นคลังสินค้าที่ทันสมัย พร้อมด้วยระบบบรรจุสินค้าอัตโนมัติ ในส่วนของการกระจายสินค้าขาเข้า ท่าเรือกรุงเทพจะเป็นอาคารศูนย์กระจายสินค้าลักษณะเดียวกับบริษัทโลจิสติกส์ชั้นนำของโลกแทนการใช้พื้นที่ในแนวราบ ซึ่งจะทำให้ลดพื้นที่ใช้งานลงได้มากขณะที่ขีดความสามารถยังคงเท่าเดิมหรือดีขึ้น นอกจากนี้ท่าเรือกรุงเทพยังจะนำระบบท่าเรืออัตโนมัติเข้ามาใช้งานให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานอีกด้วย

จากแผนการปรับปรุงพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพที่ทำเสร็จไปแล้วนั้น พบว่า จากเดิมที่ท่าเรือกรุงเทพใช้พื้นที่ให้บริการถึง 2,300 ไร่ จะใช้พื้นที่เหลือเพียง 700 ไร่เท่านั้น ทำให้ท่าเรือกรุงเทพยังมีพื้นที่เหลือสำหรับทำประโยชน์อื่นได้อีกราว 1,400 ไร่ ท่าเรือกรุงเทพจึงคิดว่าจะสร้างเป็นชุมชนอัจฉริยะ โดยตั้งบริษัทลูกขึ้นมาดูแล เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ในส่วนนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ภาคประชาชน รวมถึงการทำเรือฯ และประเทศชาติด้วย

นอกจากนี้ท่าเรือกรุงเทพยังมีพื้นที่บริเวณโรงฟอกหนังอีกราว 100 ไร่ ซึ่งก็อยู่ในแนวความคิด



ที่จะนำมาก่อให้เกิดประโยชน์ต่อไป การพัฒนาพื้นที่นี้ก็เพื่อที่จะให้ท่าเรือกรุงเทพ และชุมชนคลองเตย เติบโตไปอย่างยั่งยืน และมีวิถีชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพนี้ กทท.ก็ต้องพึ่งพาประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถจากสมาชิกของ BSAA อีกเป็นอย่างมาก ในอันที่จะให้คำแนะนำเกี่ยวกับ Know How ทั้งทางด้านเทคโนโลยีและการปฏิบัติงานแก่ กทท.

แก้ปัญหาจราจร

ปัญหาใหญ่ประการหนึ่งของท่าเรือกรุงเทพ คือ ปัญหาจราจร เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง ซึ่งมีปัญหาการติดอยู่แล้ว อีกทั้งยังมีรถขนส่งสินค้าเข้าออกท่าเรือทั้งวัน และหากการปรับปรุงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพให้เป็นชุมชนอัจฉริยะเสร็จสิ้นลง ก็จะต้องเพิ่มปริมาณรถเข้าออกท่าเรือขึ้นอีกมาก

ในเรื่องนี้ท่าเรือกรุงเทพจึงคิดที่จะให้มีจุดขึ้นลงทางด่วนพิเศษในบริเวณท่าเรือเลย ทำให้รถสามารถเข้าและออกจากท่าเรือได้โดยตรง ไม่ต้องใช้ถนนบริเวณโดยรอบท่าเรือ ซึ่ง กทท. ก็ได้พูดคุยกับการทางพิเศษในเรื่องนี้ไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และกำลังจะลงนามในข้อตกลงร่วมกัน (MOU) เร็วๆนี้

ท่าเรือแหลมฉบัง

ในระหว่างปี 2560 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังราว 7,800,000 ตู้ ขณะที่ตัวเลขคาดการณ์ของปีเดียวกันนั้นควรจะมียอดตู้สินค้าผ่านท่าเรือจะอยู่ที่กว่า 8 ล้านตู้ ซึ่งขณะนี้ท่าเรือในขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ของท่าเรือแหลมฉบังที่เปิดให้บริการอยู่จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้เต็มที่ 10.8 ล้านตู้ ทั้งนี้จากตัวเลขตู้สินค้าผ่านท่าเรือ 7.8 ล้านตู้ เมื่อเทียบกับขีดความ

สามารถที่แท้จริงของท่าเรือที่รองรับตู้สินค้าได้ 10.8 ล้านตู้ อยู่นั้นเป็นตัวเลขที่นับได้ว่าต่างกันไม่มากนัก คือราว 3 ล้านตู้ อยู่นั้น หากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีการเติบโตราว 5 แสนตู้ต่อปี เพียง 6 ปีข้างหน้า ปริมาณตู้สินค้าก็จะเต็มประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้นท่าเรือแหลมฉบังจึงจำเป็นต้องต้องมีแผนรองรับในเรื่องดังกล่าว โดยการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3

การขนส่งทางถนน

หากท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เปิดให้บริการจะทำให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกราว 7 ล้านตู้ต่อปี ปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นนี้ย่อมก่อให้เกิดปัญหาการจราจรทางบกเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในแผนของท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 จึงได้เตรียมการแก้ปัญหาการจราจรทางบกด้วย โดยท่าเรือแหลมฉบังได้นำแผนงานดังกล่าวมาเริ่มปฏิบัติแล้วในปัจจุบัน ได้แก่ การปรับปรุงประตูเข้าและออกท่าเรือจากเดิมที่เป็นการเดินรถทางเดียว ให้เป็นเดินรถสวนทางได้ พร้อมกับเพิ่มผิวการจราจรให้กว้างขึ้น พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ที่จำเป็นอย่างครบครัน เช่น เครื่องขังน้ำหนัก อุปกรณ์ตรวจตู้สินค้า ตลอดจนกล้องวงจรปิด เป็นต้น

ผลของการศึกษาในเรื่องการปรับเส้นทางจราจรนี้ ท่าเรือแหลมฉบังก็ได้มาจากการสะท้อนปัญหาจากบรรดาสายเรือที่เป็นสมาชิกของ BSAA นั่นเอง ที่ให้ความเห็นว่า การเดินรถทางเดียวนั้นทำให้ช่องทางเข้าออกมีจำกัด รถบรรทุกทั้งหมดจะต้องผ่านเส้นทางเดียว ทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง ท่าเรือแหลมฉบังจึงได้นำเอาคำแนะนำจากสมาชิก BSAA





มาศึกษาออกแบบประตูเข้าออกท่าเรือ จนสามารถลดปัญหาการจราจรลงได้เช่นในปัจจุบัน

นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังยังได้มองไปถึงผู้ใช้เส้นทางโดยทั่วไปที่ไม่ใช่การขนส่งสินค้า และได้รับผลกระทบด้านปัญหาจราจรอันเกิดจากรถบรรทุกเข้าและออกจากท่าเรือด้วย โดยท่าเรือแหลมฉบังได้จัดสร้างทางข้ามสำหรับรถยนต์ (Fly Over) และจุดกลับรถแบบเกือกม้าในจุดที่เป็นทางร่วมทางแยกต่างๆ เพื่อให้รถที่สัญจรไปมาไม่ต้องติดขัดกับรถที่เข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง

ขนส่งโดยทางรถไฟ

ท่าเรือแหลมฉบังยังได้มองว่า หากท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 แล้วเสร็จ จะมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกกว่า 7 ล้านที่อียูต่อปี หากตู้สินค้าทั้งหมดใช้การขนส่งโดยทางถนน แม้จะมีการปรับแผนการจราจรอย่างไร ก็คงหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดไม่พ้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงได้วางแผนเรื่องการขนส่งตู้สินค้าโดยทางรถไฟ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังได้วางแผนว่า จะพยายามผลักดันให้มีการขนส่งตู้สินค้าในระบบรางเพิ่มขึ้น โดยจาก 7 ล้านที่อียูจากท่าเรือขั้นที่ 3 แหลมฉบังวางแผนที่จะให้มีการขนส่งทางรถไฟในราว 4 ล้านที่อียูต่อปี

เกี่ยวกับการบริหารการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟนี้ ท่าเรือแหลมฉบังได้ริเริ่มโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ หรือ Single Rail Transfer Operator (SRTO) ซึ่งมีประสิทธิภาพในการขนส่งตู้สินค้าราว 2 ล้านที่อียูต่อปี และเพิ่งได้เปิดให้บริการไปเมื่อเร็วๆ นี้ โดยท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มปริมาณรางรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมติดตั้ง RMG (Rail Mounted Gantry Crane) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการยกขนตู้สินค้า ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีความคิดที่จะเปิดประมูลให้ภาคเอกชนเข้ามาบริหารจัดการ SRTO แห่งนี้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงานสูงสุด

ทั้งนี้ความสำเร็จของการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ด้วยระบบรางนี้ ก็ต้องถือว่าประสบความสำเร็จด้วยดีได้จากความร่วมมือและสนับสนุนจากสมาชิก BSAA นั่นเอง

ความคืบหน้าของแหลมฉบังขั้นที่ 3

ขณะนี้การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 อยู่ในขั้นตอนของการจำหน่ายเอกสารประมูลแก่นักลงทุน ส่วนในเรื่องของการออกแบบคาดว่าจะเสร็จสิ้นภายในสิ้นปีนี้ และจะพร้อมขายเอกสารประมูลสำหรับการก่อสร้างภายในราวกรกฎาคมปีหน้า โดยคาดว่าจะเริ่มลงมือก่อสร้างได้ภายในเดือนเมษายน ถึงพฤษภาคม 2562

ทั้งนี้ท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 ได้รับการออกแบบให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาด 100,000 DWT หรือมากกว่า 10,000 ทีอียู ได้ โดยมีความลึกของแอ่งจอดเรือมากถึง 18.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ซึ่งการที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่เช่นนี้ย่อมทำให้สายการบินเรือชั้นนำในทั่วโลกมีความมั่นใจต่อประเทศไทย ที่จะนำเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้า

มาให้บริการในประเทศ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีหลายประการ เช่น การจราจรของเรือเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังจะลดลง ทำให้สามารถให้บริการได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งยังก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด อันเป็นผลให้ค่าบริการขนส่งสินค้าลดลงได้ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติเป็นอย่างมาก



ท่าเรือระนอง

การทำเรือแห่งประเทศไทยยังดูแลท่าเรือภูมิภาคอีก 3 แห่ง คือ ท่าเรือระนอง สำหรับรองรับสินค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน และท่าเรือเชียงแสน กับท่าเรือเชียงของ สำหรับรองรับสินค้าทางภาคเหนือของประเทศ ซึ่ง กทท. ก็มีแผนที่จะพัฒนาศักยภาพของท่าเรือทั้ง 3 แห่ง ให้สามารถปฏิบัติการขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในส่วนของท่าเรือระนอง ขณะนี้การทำเรืออยู่ในระหว่างการปรับปรุงสะพานเทียบเรือ (Jetty) ให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นได้ ทั้งยังได้จัดสร้างลานวางตู้สินค้าเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ กทท. ได้ร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมเพื่อปรับปรุงการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือระนองทั้งในทางถนนและระบบราง โดยการปรับปรุงถนนให้มีความสะดวกมากขึ้น และนำรถไฟเข้าไปให้บริการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือระนองอีกด้วย ทั้งนี้คาดว่าท่าเรือระนองจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ดีสำหรับการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังพม่า อินเดีย โคลอมโบ และบังคลาเทศ ซึ่งขณะนี้ กทท. กำลังคัดเลือกเมืองท่าในต่างประเทศที่จะร่วมมือกันเป็นต้นแบบสำหรับพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าใหม่ โดยในระยะแรกนี้ได้มองถึงเมืองท่าที่จิตตะกอง เช่นในและท่าเรือโคลอมโบ ซึ่งการพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าใหม่นี้จะสำเร็จลงได้ก็จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยความร่วมมืออันดีจากสายการบินเรือต่างๆ ที่เป็นสมาชิกของ BSAA นั่นเอง

ท่าเรือทางภาคเหนือของไทย

กทท. ยังให้บริการท่าเรือเชียงแสน และเชียงของ เพื่อดูแลการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนตอนใต้มายัง

ประเทศไทยอีกด้วย ซึ่งปัญหาของการขนส่งสินค้าในระหว่างจีนตอนใต้กับท่าเรือเชียงแสน เชียงของนี้ จะทำได้โดยเรือของประเทศจีนเท่านั้น เนื่องจากประเทศจีนได้สร้างเขื่อนเพื่อควบคุมปริมาณระดับน้ำในเส้นทางนี้ไว้ และจะปล่อยน้ำมาลงมาก็ต่อเมื่อเรือสินค้าจากประเทศจีนต้องการใช้เส้นทางเท่านั้น กทท. จึงมีแผนที่จะร่วมมือกับประเทศจีนเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้ให้ยั่งยืน ขณะเดียวกันทีมการตลาดของ กทท. โดยคำแนะนำของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมยังได้มองหาสินค้าจากไทยซึ่งเป็นที่ส่งออกไปยังประเทศจีนตอนใต้ ให้หันมาใช้เส้นทางขนส่งออกผ่านท่าเรือเชียงแสนอีกด้วย โดยเฉพาะการส่งออกเม็ดพลาสติกที่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยได้ส่งไปยังประเทศจีนเป็นจำนวนมากในทุกปี



ก้าวเดินต่อไปพร้อมกัน

การทำเรือแห่งประเทศไทย กับสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ ไม่ได้เป็นเพียงเสมือนตัวและเงาเท่านั้น แต่ยังเป็นทุกอย่างของกันและกันอีกด้วย คือ เป็นเพื่อน เป็นที่ปรึกษา เป็นกระบอกเสียงที่สะท้อนให้ถึงภาพต่างๆ ในการดำเนินงานของการทำเรือ

ตลอด 50 ปี ของ BSAA นั้น การทำเรือแห่งประเทศไทย และ BSAA ได้ร่วมกันฟันฝ่าอุปสรรคต่างๆ มากมาย ด้วยความร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง ก็ทำให้เราสามารถร่วมกันพัฒนาการขนส่งสินค้าของไทยให้มีความก้าวหน้าเช่นในปัจจุบัน

ในโอกาสครบรอบ 50 ปี ของสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพนี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จากประสบการณ์อันยาวนานนี้จะสามารถนำมาช่วยกันพัฒนาการขนส่งสินค้าของประเทศให้เจริญรุ่งเรืองก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืนตลอดไป



BSAA a Half Century in Thailand Shipping Industry



28
•
B
S
A
A



BANGKOK Shipowners and Agents Association (BSAA) was established in 1968 replacing the Bangkok Shipping Interest (BSI) which consisted of a small group of shipping lines. At that time the only recognised port in Thailand was the port in Klongtoey District under the administration of the Port Authority of Thailand. The prime role of BSAA was to coordinate with various government ministries concerned. One of the key objectives of BSAA is to promote general shipping interests in Thailand.

As the number of ports within Thailand has increased along with the growth in volume of sea borne trade, the activities of BSAA have likewise developed. Today BSAA has a total of 90 full and associate members with defined sub-committees under the directive of the executive committee covering areas such as Bangkok Port, Laemchabang and Eastern Ports, Domestic Shipping, ICD/Off-Dock, Law and Regulation, Logistics, Communications and Statistics. BSAA enjoy excellent relationships with the official



departments concerned, and Regular meeting held covering all of the prementioned subjects.

The shipping industry has seen many changes over the last 50 years, significantly relating to containerisation and information technology development. The resultant investment in ports, terminals, container handling equipment, computer hardware and software has been significant

and today the combined experience of BSAA membership ensures that all concerned are kept well informed about such developments and their resulting impact on day-to-day operations.

The relationship between the service provider and the service receiver is most important and this is an area in which the BSAA is able to act as an independent and neutral body in maintaining regular dialogue with the Port Authority of Thailand, the Customs Department and other government on behalf of the member.



กึ่งศตวรรษ ของ BSAA ในอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้า ทางทะเลของ ประเทศไทย

สมาคม เจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือ BSAA เริ่มก่อตั้งในปี 1968 เพื่อแทนที่ชมรม Bangkok Shipping Interest (BSI) ซึ่งแต่เดิมเป็นเพียงชมรมเล็กๆที่มีสมาชิกเป็นสายการบิน เรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยในขณะนั้นท่าเรือหลักในประเทศไทยมีเพียงท่าเรือคลองเตย ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเท่านั้น บทบาทสำคัญของ BSAA คือ ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยหนึ่งในวัตถุประสงค์หลักของ BSAA คือ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทย

ในขณะที่จำนวนของท่าเรือในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเล บทบาทของ BSAA จึงได้พัฒนาขึ้นตามไปด้วย ปัจจุบัน BSAA มีสมาชิกทั้งสิ้น 90 ราย แบ่งเป็นสมาชิกสามัญ จำนวน 57 ราย และสมาชิกวิสามัญ จำนวน 33 ราย โดยได้แบ่งออกเป็นคณะกรรมการด้านต่างๆที่ทำงานภายใต้การบริหารของคณะกรรมการบริหารสมาคม ซึ่งครอบคลุมประเด็นสำคัญต่างๆในอันที่จะช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ได้แก่ ความปลอดภัยของท่าเรือ, ความแออัดของท่าเรือ, การพัฒนาท่าเรือ, ICD และลานบรรจุสินค้า, ตัวแทนสายเรือ, การขนส่งสินค้าเทกอง และประเด็นเฉพาะกาลอื่นๆ ทั้งนี้ความสัมพันธ์อันดีระหว่าง



BSAA กับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ซึ่งช่วยให้สามารถ
ดำเนินการประชุมร่วมเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆที่อาจเกิดขึ้น
ได้อย่างทันท่วงที

ตลอดระยะเวลา 50 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการ
ขนส่งสินค้าทางทะเลได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่าง
มาก ที่เห็นได้อย่างชัดเจน เช่น การขนส่งสินค้าด้วย
ระบบตู้คอนเทนเนอร์ และด้านการพัฒนาระบบข้อมูล
สารสนเทศ ซึ่งเป็นผลให้มีการลงทุนเป็นจำนวนมากใน
ท่าเรือต่างๆ รวมไปถึงการลงทุนในเครื่องมือและอุปกรณ์
อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ตลอดจนการ
พัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัย ที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ
การประสานความร่วมมือและประสบการณ์ในการขนส่ง
สินค้าของเหล่าสมาชิก BSAA เข้าเป็นหนึ่งเดียว เพื่อ
รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลเข้าด้วย
กัน อันทำให้การปฏิบัติการขนส่งสินค้าในทุกวันนี้พัฒนา
ขึ้นเป็นอย่างมาก

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการ และผู้ใช้บริการ
ขนส่งสินค้า ก็นับเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญ ในกรณีนี้ BSAA
ในฐานะองค์กรอิสระที่มีความเป็นกลาง จึงสามารถที่จะ
เป็นตัวแทนในการเจรจา หรือให้คำปรึกษาแก่การทำเรือ
แห่งประเทศไทย กรมศุลกากร และหน่วยงานภาครัฐ
อื่นๆ ในฐานะตัวแทนของสมาชิกได้เป็นอย่างดี





IMO-NORAD East Asia

Stakeholders in the shipping and marine environment community are generally familiar with the word IMO (International Maritime Organization). But many may not know much about NORAD. We may not even know that many years ago Thailand decided to participate in the IMO-NORAD East Asia project. What is this project and what are its objectives? Why did Thailand decide to participate in the project and what actions would Thailand undertake to do?

IMO is a United Nations specialized agency, which aims to promote maritime safety and security and to protect marine environment. IMO, head quartered in London, United Kingdom, has implemented a number of major international conventions, namely

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

**Professor Dr. Pathaichit Eagjariyakorn
Mr. Daychathorn Wiwaygo**

- International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001
- International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

NORAD is the abbreviated name of Norwegian Agency for Development Cooperation, established in 1968 under the Norwegian Ministry of Foreign Affairs. The objective of NORAD is to provide assistance in financial support for study, social or environmental projects to agencies or organizations concerned.

On 3rd November 2010 IMO and NORAD signed an agreement on Framework Cooperation Agreement for building capacity to implement IMO environment protection conventions, consisting of 3 projects, viz

- 1) Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment,
- 2) Prevention of pollution from ships through the adoption of Particularly Sensitive Sea

Areas (PSSAs) within the South-East Asia region, and

3) Enhancing Regional Cooperation Mechanisms on Marine Pollution Preparedness and Response in South Asia region.

The IMO-NORAD project had a 4-year duration: 2013-2016.

The Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment project set out to facilitate the East Asian beneficiary countries to establish a legal system that includes a process to prepare for the ratification/accession and effective implementation of IMO instruments for the protection of the marine environment. The participating countries were required to identify two high priority conventions and would need to undertake the necessary preparatory actions to develop legal and regulatory frameworks within the time frame.

Thailand, through Marine Department as the competent authority, participated in the Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for protection of the marine environment project for assistance and support. As a member of IMO Thailand also chose to become member to the MARPOL 73/78 annex 5 and London Convention 1972/ London Protocol 1996. A sub-committee was set up on 2nd July 2015 to undertake preparatory actions for ratification/accession of the mentioned Convention and Protocol. Thailand's delegation participated in the conference for monitoring progress from other participating countries as well as making progress report on Thailand's preparatory actions. During the end of the 4th year of the project the Thai delegation reported in the conference in Kuala Lumpur that Thailand was in the process of drafting a national law for approval by the cabinet in November/December, 2016. (However, as of October 2018 we have not been able to finalize the legislation process for becoming member to the Convention and Protocol).

At the end of the first phase project of Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment IMO-NORAD proceeded to implement the second phase project of marine environment protection of the South East Asian seas (Marine Environment Protection of the South East Asian Seas: MEPSEAS), which is a continued project to monitor the capacities of the participating countries in the first phase project.

On 25-27 June 2018 the Thai delegation attended the conference in Bali, Indonesia for progress report from participating countries in the

first phase project. The Thai delegation reported in the conference that Thailand had completed about 80 per cent of all the necessary actions for ratification/accession to the Convention and Protocol. Promulgation was also made on 30th November, B.E. 2559 for enforcement of the Regulation for Inspection of Ships for Prevention of Pollution from Ships, B.E. 2559. The remaining action is to process legislation of the amendment to the Navigation in Thai Waters, B.E. 2456 to add provisions for dealing with pollution from ships. The draft Navigation in Thai Water, B.E.... is not likely to be approved by the State Council in time for further legislation by the National Legislative Assembly before the next general election in 2019. Simultaneously, the draft Act on Prevention of Marine Pollution from Wastes Discharged from Ships, B.E.... is waiting to be passed by the NLA. The legislation process is now taking longer time as the NLA will often require to know if government agencies concerned are prepared for drafting and implementing the by laws (the NLA may sometimes request to see the draft ministerial regulation first). The prevailing situation has delayed Thailand's completion of preparatory actions as committed in the Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment project. Thailand will not be able to report full success in the first phase project in the next conference on the second phase project next year. Thus, Thailand will have to identify the problems and obstacles and take the necessary steps.



ประเทศไทยกับโครงการ



IMO-NORAD East Asia

34
•
B
S
A
A



คำว่า IMO (International Maritime Organization) เป็นชื่อที่คุ้นเคยและรู้จักกันในบรรดาบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล แต่คำว่า NORAD อาจจะดูเหมือนว่ายังรู้จักกันไม่มากนัก ยิ่งไปกว่านั้นหลายคนอาจยังไม่เคยรู้ว่าประเทศไทยได้เข้าร่วมโครงการ IMO-NORAD East Asia มาหลายปีแล้ว จึงอาจสงสัยว่าโครงการดังกล่าวเป็นโครงการอะไร และมีวัตถุประสงค์เช่นไร รวมทั้งทำไมประเทศไทยจึง

ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร

ผู้อำนวยการโครงการวารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

นายเดชาธร วิวโก

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, เนติบัณฑิตไทย

ได้เข้าร่วมโครงการดังกล่าว และผลของการเข้าร่วมโครงการดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยทำอะไร

IMO ถูกก่อตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อทำหน้าที่ในการส่งเสริมดูแลความปลอดภัยทางทะเล ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล จัดตั้งขึ้นในฐานะที่เป็นองค์การชำนาญการพิเศษขององค์การสหประชาชาติ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร ซึ่ง IMO ได้จัดทำอนุสัญญาระหว่าง

ประเทศไว้หลายฉบับ เช่น International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ship, 2001 และ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

ส่วน **NORAD** นั้นมีชื่อเต็มว่า **Norwegian Agency for Development Cooperation** ก่อตั้งในปีค.ศ. 1968 โดยเป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการต่างประเทศ ราชอาณาจักรนอร์เวย์ ที่มีวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินทุนแก่โครงการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการศึกษา สังคม หรือสิ่งแวดล้อม แก่หน่วยงานหรือองค์กรต่าง ๆ

เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน ค.ศ. 2010 **IMO** และ **NORAD** ได้จัดทำ **IMO-NORAD Framework Cooperation Agreement** เพื่อการพัฒนาการปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยมีโครงการย่อย 3 โครงการได้แก่ Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment, Prevention of pollution from ships



through the adoption of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) within the South-East Asia region และ Enhancing Regional Cooperation Mechanisms on Marine Pollution Preparedness and Response in South Asia region โดยมีระยะเวลาดำเนินโครงการ 4 ปีในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2013-2016

โครงการ Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment มุ่งเน้นสนับสนุนให้ประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีระบบเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางทะเล การดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาต่าง ๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล ตลอดจนการออกกฎหมายภายในของแต่ละประเทศเพื่ออนุมัติการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา โดย



กำหนดอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันสิ่งแวดล้อมให้ประเทศที่เข้าร่วมโครงการ **IMO-NORAD** ให้เลือกเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา 2 ฉบับจากอนุสัญญา 4 ฉบับ และให้ดำเนินการดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่เสนอไว้

ประเทศไทยโดยกรมเจ้าท่าได้สมัครใจเข้าร่วมโครงการ Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment เพราะคิดว่าจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศไทยที่จะได้รับการช่วยเหลือทางวิชาการและทางเทคนิค และในฐานะที่เป็นสมาชิกของ **IMO** จึงเลือกที่จะเข้าเป็นภาคี MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 และ London Convention 1972/London Protocol 1996 เพราะเห็นในเบื้องต้นว่าการเข้าเป็นภาคีดังกล่าวเป็นเรื่องที่สามารถทำได้โดยไม่ยุ่งยาก จึงมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าว ในวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 และประเทศไทยได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมติดตามผลการดำเนินงานของประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการดังกล่าว รวมทั้งผู้แทนฝ่ายไทยได้รายงานความคืบหน้าของประเทศไทยในการดำเนินการตาม

โครงการต่อที่ประชุมเป็นระยะ โดยในช่วงท้ายของโครงการในปีที่ 4 ประเทศไทยนำเสนอต่อที่ประชุม ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ว่าจะดำเนินการร่างกฎหมายภายในและนำร่างกฎหมายนั้นเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ภายในประมาณเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ค.ศ. 2016 (แต่ถึงขณะนี้ ตุลาคม ค.ศ. 2018 การดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายภายในยังไม่เสร็จและยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาและพิธีสารแต่อย่างใด)

เมื่อสิ้นสุดโครงการ Assistance to East Asian countries in ratifying and implementing IMO instruments for the protection of the marine environment ซึ่งเป็นโครงการระยะแรก **IMO-NORAD** ได้จัดทำโครงการระยะที่ 2 เพื่อเน้นการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Marine Environment Protection of the South-East Asian Seas: MEPSEAS) โดยเป็นโครงการต่อเนื่องจากโครงการระยะแรก เพื่อศึกษาขีดจำกัดความสามารถของแต่ละประเทศที่เข้าร่วมโครงการ ในการปฏิบัติตามอนุสัญญาเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคี ตามโครงการระยะแรก

ในวันที่ 25-27 มิถุนายน ค.ศ. 2018 ผู้แทนของประเทศไทยได้เข้าร่วมประชุมกับประเทศต่าง ๆ ที่ เมืองบาห์ลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย เพื่อนำเสนอการดำเนินการตามแผนงานของโครงการระยะแรกของประเทศไทยพร้อมกับของประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการ โดยแจ้งแก่ที่ประชุมว่าประเทศไทยได้ดำเนินการเกี่ยวกับการออกกฎหมายเพื่อรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารได้ประมาณร้อยละ 80 ของงานทั้งหมด โดยล่าสุดที่มีเพียงการประกาศบังคับใช้กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการตรวจเรือเพื่อป้องกันมลพิษจากขยะ พ.ศ. 2559 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 แต่ยังคงขาดบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจัดการขยะที่ทำเรือที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งถูกร่างรวมไว้กับร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช..... และที่ยังคงต้องใช้เวลาพอสมควร เพราะในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง



กับเรื่องต่างๆจำนวนมากที่ต้องใช้เวลาในการพิจารณา
ในชั้นสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพอสมควรซึ่ง
คงไม่ทันต่อการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ในสมัยก่อนการเลือกตั้งทั่วไปของประเทศไทยในปี
พ.ศ. 2562 นี้ รวมทั้งการผลักดันร่างพระราชบัญญัติ
การป้องกันมลพิษทางทะเลอันเนื่องมาจากการทิ้งเท
ของเสียและวัสดุอื่นลงทะเล พ.ศ. ... ที่แม้มีการจัดทำ
เสร็จมาแล้วช่วงระยะเวลาหนึ่ง ตลอดจนกฎกระทรวง
ต่าง ๆ ที่ต้องออกตามความร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้
เนื่องจากในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในช่วงหลัง
นี้ฝ่ายนิติบัญญัติต้องการทราบถึงความพร้อมของฝ่าย
ที่รับผิดชอบในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติที่เตรียม
ออกกฎหมายลำดับรองโดยเร็ว (บางครั้งอาจถึงขนาด
ขอร่างกฎกระทรวงด้วย) ซึ่งสภาพการเช่นนี้ได้มีอยู่
มาจนถึงเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2561 จึงทำให้ในภาพรวม
แล้วประเทศไทยยังไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตาม
ข้อผูกพันที่ได้ให้ไว้ตามโครงการ Assistance to East
Asian countries in ratifying and implementing
IMO instruments for the protection of the
marine environment ซึ่งในการประชุมโครงการ
ระยะที่สองที่จะมีขึ้นในปีหน้า ประเทศไทยคงยังไม่
สามารถแจ้งต่อที่ประชุมถึงความสำเร็จในการดำเนิน
การตามโครงการระยะแรก ดังนั้น ประเทศไทยจึงควร
หาประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการดัง
กล่าวให้พบและแก้ไขปัญหานั้นให้เสร็จโดยเร็ว





Ship Sizes

Cargo ships or vessels come in different types and sizes to meet the various demands of marine cargo transportation. Cargo ships are categorised partly by capacity and partly by dimensions (often related to the different canals and canal locks they are traveling through). Sizes of cargo vessels range from a modest **handysize** carriers (10,000 - 30,000 DWT) to mammoth **VLCC** and **ULCC** super tankers with a capacity to carry cargoes of more than 200,000 DWT. **Aframax** and **Panamax** are mid-sized cargo vessels.



Aframax Tanker

Aframax

AFRA stands for **Average Freight Rate Assessment**. As the name suggests, **Aframax** are medium-sized oil tankers with a dead weight tonnage (DWT) between 80,000 and 119,999. Though relatively small in size in comparison to **VLCC** and **ULCC**, **Aframax** tankers have a capacity to carry up to 120,000 metric tonnes of crude oil. They are just ideal for short to medium-haul oil trades, and are primarily used in regions of lower crude production, or the areas that lack large ports to accommodate giant oil carriers.

Capesize

They are very large and ultra large cargo vessels with a capacity over 150,000 DWT. They are categorised under **VLCC**, **ULCC**, **VLOC** and **ULOC** and can be as large as 400,000 DWT or even more. They serve regions with largest deepwater terminals in the world and are primarily used for transporting coal and iron ore. Because of their giant size, they are suitable to serve only a small number of ports with deepwater terminals.

Very Large Ore Carrier



Chinamax ship

Chinamax

Chinamax ships are very large bulk carrier which can't be longer than 360m (1,180 ft), wider than 65 m (213 ft) and her draft can't be more than 24 m (79 ft). The deadweight tonnage of these vessels is 380,000–400,000 DWT.

Ship's maximum measurements are defined by the **Chinamax** standards, allowing ports to determine whether they can accommodate ships in this class. As the name suggests, these ships are often used to move cargo to and from China along several trade routes, such as the iron ore route from Brazil to China.



Handymax

Handymax/ Supramax

Handymax are small-sized cargo ships with a size less than 60,000 DWT. **Supramax** vessels have capacity between 50,000 to 60,000 DWT. Due to their small size, they are capable of operating in regions with small ports with length and draught restrictions. They form the majority of ocean going cargo vessels in the world.

Handysize

Handysize are small-sized ships with a capacity ranging between 15,000 and 35,000 DWT. These vessels are ideal for small as well as large ports, and so make up the majority of ocean cargo vessels in the world. They are mainly used in transporting finished petroleum products and for bulk cargo.



Handysize

Malaccamax

As the name suggests, **Malaccamax** ships are the largest ships that can pass through the **Strait off Malacca** which is 25 m (82 ft) deep. As per the current permissible limits, a Malaccamax vessel can have a maximum length of 400 m (1,312ft), beam of 59 m (193.5 ft), and draught of 14.5 m (47.5 ft).

Maersk Tripple E class - Malaccamax ship



Ships in Panama Canal

Panamax and New Panamax

As the name suggests, **Panamax** and **New Panamax** ships are travelling through the **Panama Canal**. They strictly follow the size regulations set by the Panama Canal Authority, as the entry and exit points of the Canal are narrow. A Panamax vessel can't be longer than 294,13 m (965 ft), wider than 32,31 m (106 ft) and her draught can't be more than 12,04 m (39.5 ft). These vessels have an average capacity of 65,000 DWT, and are primarily used in transporting coal, crude oil and petroleum products. They operate in the Caribbean and Latin American regions.

The **New Panamax** has been created as a result of the expanding plans for Panama Canal locks. Expanded locks will be around 427 m (1400 ft) long, 55 m (180 ft) wide and 18,30 m (60 ft) deep so Panama Canal will be able to handle larger vessels.

Q-Max (Qatar-max)

Q-Max's are largest LNG carriers that can dock at the LNG terminals in Qatar.

Q-Max ship is 345 metres (1,132 ft) long, 53.8 metres (177 ft) wide and 34.7 metres (114 ft) high, with a draught of approximately 12 metres (39 ft). It has a capacity of 266,000 cubic metres (9,400,000 cu ft), equal to 161,994,000 cubic metres (5.7208×10⁹ cu ft) of natural gas.

Q-max Mozah



Ship passing through Suez Canal

Suezmax

Suezmax are named after the famous **Suez Canal**. They are mid-sized cargo vessels with a capacity ranging between 120,000 to 200,000 DWT. They are designed to pass through the majority of the ports in the world. Currently the permissible limits for suezmax ships are 20.1 m (66 ft) of draught with the beam no wider than 50 m (164.0 ft), or 12.2 m (40 ft) of draught with maximum allowed beam of 77.5 m (254 ft).



Seawaymax ship

Seawaymax

As the name suggests, **Seawaymax** ships are the largest ships that can pass through the locks of **St. Lawrence Seaway**.

These ships are 225,6 m (740 ft) long, 23,8 m (78 ft) wide and 35,5 m (116 ft) high, with a draught of 7,92 metres (26 ft).

VLCC and ULCC

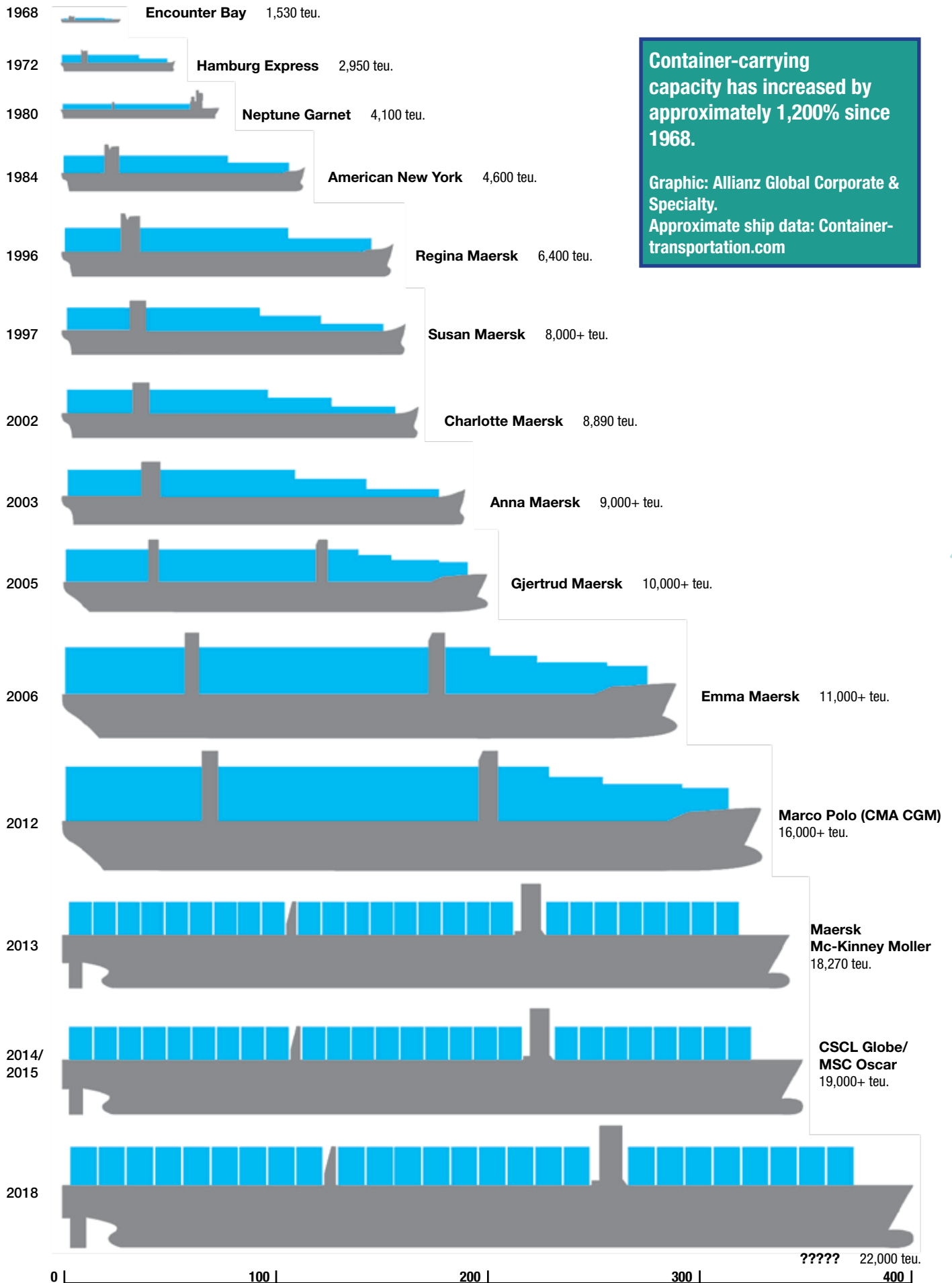
VLCC stands for **Very Large Crude Carriers**. They have a size ranging between 180,000 to 320,000 DWT. They are very flexible in using terminals and can also operate in ports with depth limitations. **VLCCs** are used extensively around the North Sea, Mediterranean and West Africa.

ULCC or **Ultra Large Crude Carriers** are the largest shipping vessels in the world with a size more than 320,000 DWT. Called Super Tankers, **ULCCs** are used for long-haul oil crude transportation from Middle East to Europe, Asia, and North America.

Ultra Large Crude Carriers




50 Years of Container Ship Growth





Container Types and Sizes

Standard Container 20' 40' 40' High-Cube Version

Suitable for any general cargo. Various lashing devices on the top and bottom longitudinal rails and corner-post.

Container 20' Standard			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5895	19' 4 1/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2392	7' 10 1/8"
Door Opening	Width	2340	7' 8 1/8"	
	Height	2292	7' 6 1/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		2250	4960
	Max. Payload		28230	62240
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			33,2	1172

Container 40' Standard			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12029	39' 5 1/2"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2392	7' 10 1/8"
Door Opening	Width	2340	7' 8 1/8"	
	Height	2292	7' 6 1/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		3780	8330
	Max. Payload		26700	58870
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			67,7	2390

Container 40' Standard High Cube			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12024	39' 5 3/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2697	8' 10 1/8"
Door Opening	Width	2338	7' 8"	
	Height	2585	8' 5 3/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		4020	8860
	Max. Payload		26460	58340
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			76,3	2694

Open-Top Container 20' 40'


With removable tarpaulin. Especially for overheight cargo. Loading either from top side or door side by swung out doorheader.


Container 20' Open-Top			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5897	19' 4 1/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2377	7' 9 1/2"
Door Opening	Width	2338	7' 8"	
	Height	2280	7' 5 3/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		2350	5180
	Max. Payload		28130	62020
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			32,5	1149

Container 40' Open-Top			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12030	39' 5 5/8"
		Width	2350	7' 8 1/2"
		Height	2377	7' 9 1/2"
Door Opening	Width	2338	7' 8"	
	Height	2292	7' 6 1/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		3850	8490
	Max. Payload		26630	58708
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			66,4	2345

Hardtop Container 20' 40' 40' High-Cube Version

Equipped with a removable steelroof. Especially for heavy loads and overheight cargo. Loading through roof opening and doorway by swung out doorheader.

Container 20' Hardtop			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5886	19' 3 3/4"
		Width	2342	7' 8 1/8"
		Height	2375	7' 9 1/2"
Door Opening	Width	2336	7' 8"	
	Height	2280	7' 5 3/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		2250	5710
	Max. Payload		27890	61490
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			32,8	1160

Container 40' Hardtop			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12020	39' 5 1/4"
		Width	2342	7' 10"
		Height	2388	7' 10"
Door Opening	Width	2336	7' 8"	
	Height	2292	7' 6 1/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		4700	10360
	Max. Payload		25780	56840
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			67,2	2374


Container 40' Hardtop High Cube			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12020	39' 5 1/4"
		Width	2342	7' 8 1/8"
		Height	2683	8' 10"
Door Opening	Width	2336	7' 8"	
	Height	2597	8' 6 1/4"	
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		4900	10803
	Max. Payload		25580	56394
Capacity			Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
			75,8	2677

Flat Rack 20' 40' 40' High-Cube Version

Especially for heavy loads and overwidth cargo.

Container 20' Flat Rack			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length floor	6038	19' 9 3/4"
		Length min.	5612	18' 4 7/8"
		Width floor	2438	8' 0"
		Width min.	2210	7' 2 7/8"
		Height	2213	7' 3 1/8"
Door Opening	Height	370	1' 2 9/16"	
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross		34000	74956
	Tare		2740	6040
	Max. Payload		31260	68910

Container 40' Flat Rack			Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length floor	12086	39' 7 7/8"
		Length min.	11826	38' 9 5/8"
		Width floor	2224	7' 3 1/2"
		Width min.	2224	7' 3 1/2"
		Height	1981	6' 6"
Door Opening	Height	610	2'	
			Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross		30480	67200
	Tare		4200	9265
	Max. Payload		26280	57935

Container 40' Flat Rack High Cube		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length floor	12060 39' 6 3/4"
		Length min.	11660 38' 3 1/8"
		Width floor	2365 7' 9 1/8"
		Width min.	2200 7' 2 5/8"
		Height	2245 7' 4 3/8"
		Height bottom	648 2' 1 1/2"
Weight		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Max. Gross	45000	99210
	Tare	5700	12570
	Max. Payload	39300	86640

Platform 20' 40'

Especially for heavy loads and oversized cargo. Non domestic shipments.

Container 20' Platform		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	6058 20'
		Width	2438 8'
		Height bottom	370 1' 2 9/16"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	30400	74950
	Tare	2740	6040
	Max. Payload	31260	68910

Container 40' Platform		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	12192 40'
		Width	2438 8'
		Height bottom	648 2' 1 1/2"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	45500	99210
	Tare	5700	12570
	Max. Payload	39300	86640

Ventilated Container 20'

Especially for cargo which needs ventilation.

Container 20' Ventilated		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5895 19' 4 3/32"
		Width	2321 7' 7 3/8"
		Height	2392 7' 10 1/8"
	Door Opening	Width	2340 7' 8 1/8"
		Height	2292 7' 6 1/4"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	30480	67200
	Tare	2490	5490
	Max. Payload	27990	61710
		Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
Capacity		33	1167

Refrigerated Container 20' 40' 40' High-Cube Version

Reefer Container do have their own electrically operated cooling/ heating unit. The power supply is provided by ship's electrical plant, by terminal or by "clip-on" diesel generator.

Container 20' Refrigerated		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5534 18' 1 7/8"
		Width	2316 7' 7 3/10"
		Height	2331 7' 7 3/4"
	Door Opening	Width	2316 7' 7 3/16"
		Height	2290 7' 6 3/16"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	30480	67200
	Tare	3030	6680
	Max. Payload	27450	60520
		Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
Capacity		29,9	1056

Container 40' Refrigerated		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	11563 37' 11 1/4"
		Width	2294 7' 6 1/4"
		Height	2261 7' 5"
	Door Opening	Width	2288 7' 6"
		Height	2188 7' 2 1/8"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	30480	74950
	Tare	4600	10140
	Max. Payload	29400	64820
		Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
Capacity		80	2120

Container 40' Refrigerated High Cube		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	11563 38'
		Width	2286 7' 6"
		Height	2532 8' 3 5/8"
	Door Opening	Width	2294 7' 6 1/4"
		Height	2550 8' 4 3/8"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	34000	74950
	Tare	4120	9080
	Max. Payload	29880	65870
		Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
Capacity		87,0	2386

Insulated Container 20' 40'


These container do not have their own cooling facility. The cooling/ heat is supplied by a onboard Conair plant, by terminal or by a "clip-on" reefer unit.

Container 20' Insulated		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	5724 18' 9 3/8"
		Width	2286 7' 6"
		Height	2014 6' 7 1/4"
	Door Opening	Width	2286 7' 6"
		Height	2067 6' 9 3/8"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	24000	52910
	Tare	2550	5620
	Max. Payload	21450	47290
		Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
Capacity		26,4	933

Container 40' Insulated		Millimeter/mm	Foot/ft
	Internal	Length	11840 38' 10 1/8"
		Width	2286 7' 6"
		Height	2120 6' 11 1/2"
	Door Opening	Width	2286 7' 6"
		Height	2195 7' 2 3/8"
		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
Weight	Max. Gross	30480	67200
	Tare	3850	8490
	Max. Payload	26630	58710
		Cubic meter m ³	Cubic foot cu.ft
Capacity		60,8	2140

Tank Container 20'

For the transport of liquid food, e.g.: Alcohols, Fruit juices, Edible oils, Food additives.

Container 20' Tank		Kilogramm/kg	Lbs/Pound
	Volume	27321	60260
	Capacity	Liter/Litre Water 24000	



ช่วงก่อนที่จะเปิดให้บริการท่าเรือคลองเตย การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยจะใช้ท่าเรือของเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ ท่าเรือห้วยหลี่ และท่าเรืออีสเอเชียติกส์ เป็นต้น

พ.ศ. 2478

รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ เป็นประธานกรรมการ



พ.ศ. 2479

คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือของ ศาสตราจารย์อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัทคริสเตียนีแอนด์นิลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท



Thailand Shipping Industry MILESTONE



พ.ศ. 2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิสิทธิ์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนาย โรเบิร์ต ชาวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา

พ.ศ. 2490

เปิดดำเนินการท่าเรือคลองเตย โดยมี หลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ

พ.ศ. 2494

รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. 2509

ก่อสร้างท่าเรือสัตหีบ เพื่อประโยชน์ทางการทหารของสหรัฐอเมริกา

พ.ศ. 2515

ท่าเรือสัตหีบโอนเป็นกรรมสิทธิ์ของประเทศไทย

พ.ศ. 2516

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง

พ.ศ. 2525

เริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าเรือสงขลา

พ.ศ. 2530

เริ่มก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง

พ.ศ. 2531

การก่อสร้างท่าเรือสงขลาแล้วเสร็จ

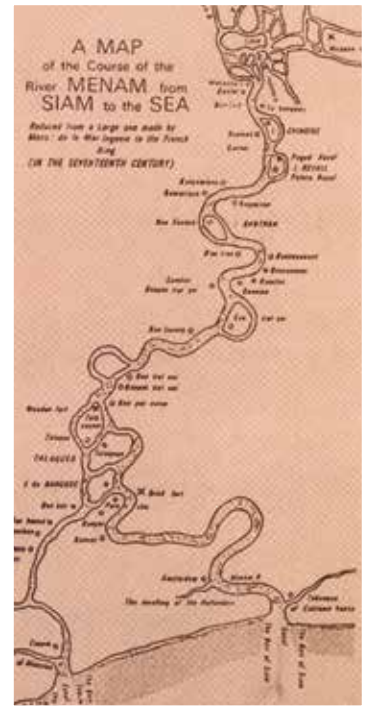
พ.ศ. 2534

เปิดดำเนินการท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีท่าเทียบเรือ B1 เปิดให้บริการเป็นแห่งแรก

พ.ศ. 2543

การก่อสร้างท่าเรือระนองแล้วเสร็จ โดยกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี





พ.ศ. 2546

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้การ
ท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารจัดการท่าเรือระนอง

พ.ศ. 2546

เปิดให้บริการท่าเรือเชียงของ

พ.ศ. 2552

เริ่มก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน แห่ง
ที่ 2 ภายใต้การดำเนินงานของกรม
เจ้าท่า

พ.ศ. 2554

คณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือ
แห่งประเทศไทยบริหารจัดการ
ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2

พ.ศ. 2562

เปิดประมูลโครงการพัฒนา
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และ
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม
มาบตาพุด ระยะที่ 3 ภายใต้
โครงการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก (EEC)





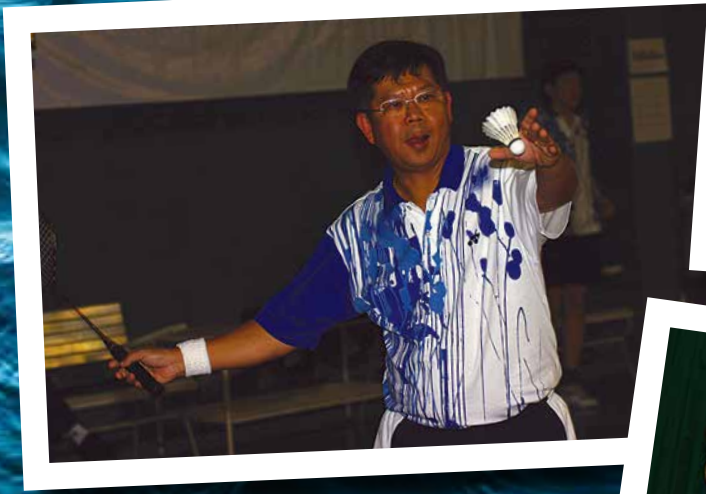
TAWANA'S ACTIVITIES





50 • B S A H





BSAA CSR Programs

- การทำความสะอาดแม่น้ำเจ้าพระยา



- บริจาคตู้คอนเทนเนอร์แช่แข็ง เพื่อใช้เก็บร่างผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์สึนามิ ที่พังงาและภูเก็ต



สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) ได้ใส่ใจในความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา โดยผ่านโครงการ CSR ของสมาคม ทั้งในเรื่องของการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ การดูแลสภาพแวดล้อม และการช่วยเหลือผู้ไร้โอกาส

ตัวอย่างของโครงการ CSR ของ BSAA ที่ผ่านมาบางส่วนได้แก่

- บริจาคเงินให้สภากาชาด เพื่อช่วยผู้ประสบภัยสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น



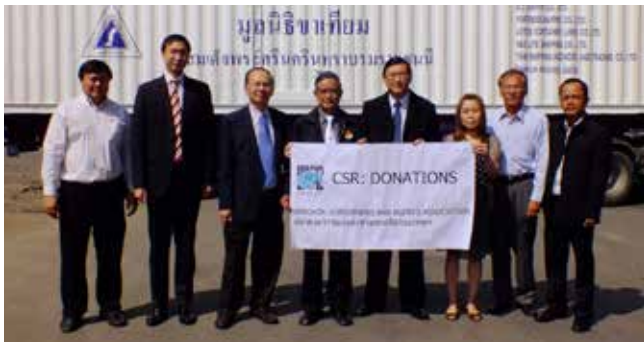
- บริจาคเงินให้สภากาชาด เพื่อช่วยผู้ประสบภัยสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น



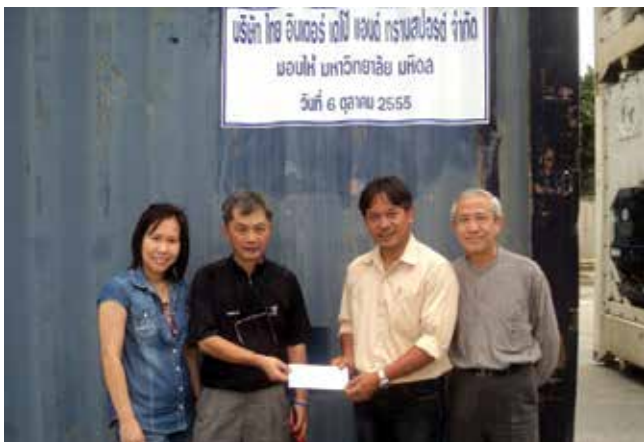
- บริจาคโต๊ะนักเรียนให้มูลนิธิ Mercy center



- บริจาคตู้ให้มูลนิธิชาเทียม



- บริจาคตู้คอนเทนเนอร์ ให้คณะสัตวแพทยศาสตร์ ม.มหิดล เพื่อใช้เก็บอาหารสัตว์



- บริจาคเครื่องกรองน้ำ ให้ รร. วัดดงพิบูล จ.สุพรรณบุรี



- บริจาคห้องสมุดตู้คอนเทนเนอร์ และอุปกรณ์กีฬา ให้ รร. หนองขอนเทพพนม จ.กาญจนบุรี
- บริจาคห้องสมุดตู้คอนเทนเนอร์ พร้อมสร้างหลังคา ให้ รร. บ้านวังหมี่ จ.นครราชสีมา
- บริจาคตู้คอนเทนเนอร์ ห้องสมุดMuti media ให้ รร. บ้านป่าเต็ง จ.เพชรบุรี



นอกจากนี้ BSAA ยังได้จัดทำโครงการ CSR อื่นๆอีกมากมาย และยังคงมุ่งมั่นที่จะสรรค์สร้างโครงการดีๆ เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมต่อไป





สุวัฒน์ อัสวาทองกุล
ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ
Mr. Suwat Asavathongkul
Chairman, BSAA



ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ปลัดกระทรวงคมนาคม
Mr. Chaiwat Thongkamkoon
Permanent Secretary, Ministry of Transport



กลินท์ สารสิน
ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
Mr. Kalin Sarasin
Chairman of Board of Trade



เรือตรี เสนีย์ มัชฌิมวงศ์
ผอ.สำนักงานร่อง กรมเจ้าท่า
Sub. Lt. Seni Machimwong
Director of Pilot Bureau, Marine Dept.



ภูมินทร์ หะรินสุต
ประธานสมาคมเจ้าของเรืออาเซียน
Mr. Bhumindr Harinsuit
Chairman, Asian Shipowners' Association

50th Anniversary BSAA Celebration



Mr. Chaiwat Thongkamkoon

Permanent Secretary, Ministry of Transport



Mr. Kalin Sarasin

Chairman of Board of Trade



Sub. Lt. Seni Machimwong

Director of Pilot Bureau, Marine Dept.



Mr. Bhumindr Harinsuit

Chairman, Asian Shipowners' Association



Lt. Poom Saengkam

Deputy Managing Director, Bangkok Port



Mr. Peeradech Jareonsetthapanich

Chief of Commercial Officer, Sahathai Terminal



Mr. Panumas Srisuk

Chairman, Committee on Logistics & Supply Chain, BOT



Mr. Visarn Chansate

Chairman, Committee on Trade Associations of Service and Logistics, BOT



Ms. Thitiporn Chuenteerawong

Manager, TNSC



Mr. Nipit Sutantanont

Former Chairman of BSAA

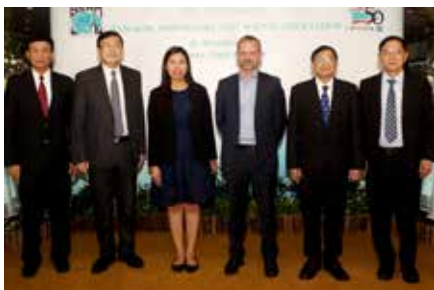


Mr. Sutham Chitranukroh

Former Chairman of BSAA



50th Anniversary BSAA Celebration



50th Anniversary **BSAA** Celebration





ORDINARY MEMBERS

ALLIANCE SHIPPING SERVICES CO., LTD.

43 Thai CC Tower, 6F., Room 63,
South Sathorn Rd., Yannawa, Bangkok
10120

Tel: 0 2673 9585-90

BEN LINE AGENCIES (THAILAND) LTD.

14F., Sethiwan Tower, 139 Pan Rd., Silom,
Bangrak, Bangkok 10500

Tel: 0 2233 7733-9 ,0 2352 3100

CENTRAL MARITIME CO., LTD.

193/73 Lake Ratchada Office Complex
Bldg., 18B Fl., Ratchadapisik Rd.,
Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2261 6565, 0 2261 6275-8

COSCO SHIPPING LINES (THAILAND) CO., LTD.

319 Chamchuri Square Building 25th Floor,
(Unit 1-8), Phayathai Road, Pathumwan,
Bangkok 10330

Tel: 0 2160 5299

COSIAM TRANSPORT CO., LTD.

CTI Tower 191/30(B) 24th Floor,
Rajadapisake Road, Klongtoey, Klongtoey,
Bangkok 10110

Tel: 0 2258 9994

CK LINE (THAILAND) CO., LTD.

628 Triple i Building, 3rd Floor, Soi Klab
Chom , Nonsee Road, Chongnonsee,
Yannawa, Bangkok 10120

Tel: 0 2681 8988

CMA CGM (THAILAND) LTD.

14th Floor Q. House Lumpini, 1 South
Satorn Road, Tungmahamek, Sathorn,
Bangkok 10120

Tel: 0 2352 3200

EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.

4180/5 Rama IV Rd., Prakanong, Klongtoey,
Bangkok 10110

Tel: 0 2240 0110

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO., LTD.

24-25F., Green Tower, 3656/81 Rama IV
Rd., Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2229 9999

FUJITRANS (THAILAND) CO., LTD.

33/49-50 Wall Street Tower, 11th Fl.,
Surawongse Rd., Suriyawongse, Bangrak,
Bangkok 10500

Tel: 0 2632 7711

GULF AGENCY COMPANY (THAILAND) LTD.

9F., Orakarn Bldg., 26/30-31 Soi Chidlom,
Ploenchit Rd., Lumpini, Pathumwan,
Bangkok 10330

Tel: 0 2650 7400

HAPAG-LLOYD (THAILAND) LTD.

Panjathani Tower, 21th F., 127/26 Nonsee
Rd., Chongnonsee, Bangkok 10120

Tel: 0 2685 4200

HEUNG-A SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.

8F., U-Chuliang Bldg., 968 Rama IV Rd.,
Silom, Bangrak, Bangkok 10500

Tel: 0 2637 5400-17

HYUNDAI MERCHANT MARINE (THAILAND) CO., LTD.

2F., Vibulthani Tower I, 3195/7 Rama IV Rd.,
Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2661 4911, 0 2661 4488

INCHCAPE SHIPPING SERVICES (THAILAND) LTD.

43 Thai CC Tower, 6 Fl., Unit 62 South
Sathorn Rd., Yannawa, Sathorn, Bangkok
10120

Tel: 0 2672 3070-2

INTERASIA LINES (THAILAND) CO., LTD.

1168/44 Lumpini Tower, 18th Floor, Rama
4 Rd., Thungmahamek, Sathorn, Bangkok
10120

Tel: 0 2285 6250

K LINE (THAILAND) LTD.

33/29-31, 8th Floor and 33/32-33, M Floor,
Wall Street Tower Building, Surawongse
Road, Suriyawongse, Bangrak, Bangkok
10500

Tel: 0 2625 0000

KASE SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.

3388/79 22th Floor, Sirinrat Bldg., Rama 4
Rd., Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2367 5688

KMTC (THAILAND) CO., LTD.

3195/13 Vibulthani Tower, 8th Fl., Rama IV
Road, Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2120 9500

LINER CLASS CO., LTD.

20F., Sirinrat Bldg., 3388/72 Rama IV Rd.,
Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2367 5810

MAERSK LINE THAILAND LTD.

41F., River Wing East, Empire Tower, 1
South Sathorn Rd., Yannawa, Sathorn,
Bangkok 10120

Tel: 0 2752 9000 , 0 2752 9999

MEDITERRANEAN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.

571 MSC Bldg., Sukhumvit 71 Rd.,
Klongton Nua, Wattana, Bangkok 10110
Tel: 0 2090 7000

MOL BULK SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.

163 Thai Samut Building 3rd Floor,
Surawongse Road, Suriyawongse, Bangrak,
Bangrak 10500
Tel: 0 2235 9200

NAM YUEN YONG SHIPPING CO., LTD.

1168/50-1168/52 Lumpini Tower, 19th
Floor, Rama IV Road, Thungmahamek
Sathorn, Bangkok 10120
Tel: 0 2679 9808

NGOW HOCK AGENCY CO., LTD.

8F., Panjathani Bldg., 127 Rajadapisek Rd.,
Chongnonsri, Yannawa, Bangkok 10120
Tel: 0 2295 3737

NYK RORO (THAILAND) CO., LTD.

2525 One FYI Center, 7th Fl., Rama 4 Rd.,
Klongtoey, Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2629 7777

OOCL (THAILAND) LTD.

29F., Ocean Tower II, 75/68-69 Sukhumvit
19 (Wattana), Klongtoey Nua, Wattana,
Bangkok 10110
Tel: 0 2646 9500

OCEAN NETWORK EXPRESS (THAILAND) LTD.

319 Chamchuri Square Building, 28th Floor,
Room 1-16, Phayathai Road, Pathumwan,
Pathumwan, Bangkok 10330
Tel: 0 2097 1111

PEARL SHIPPING SERVICES CO., LTD.

238/23, Pearl Bldg., Rajadapisak Road,
Huaykwang, Bangkok 10320
Tel: 0 2274 0054-1, 0 2274 0330-1

PENEX CONTAINER LINES (THAILAND) CO., LTD.

92/8 7th., Floor, Sathorn Thani Bldg. 2,
North Sathorn Road, Silom, Bangrak,
Bangkok 10500
Tel: 0 2237 1320

PRECIOUS SHIPPING PUBLIC COMPANY LIMITED

7F., Cathay House Bldg., 8 North Sathorn
Rd., Silom, Bangrak, Bangkok 10500
Tel: 0 2696 8800

PRIME SHIPPING CO., LTD.

9f., Manorom Bldg., 3354/29 Rama 4 Rd.,
Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2249 8569-74, 0 2249 8661-2

RICO MARITIME (THAILAND) CO., LTD.

3388/79, 22th Floor, Sirinrat Building,
Rama IV Rd., Klongton, Klongtoey, Bangkok
10110
Tel: 0-2240-3088

S 5 ASIA LIMITED

24F., Times Square Bldg., 246 Sukhumvit
Rd., Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2253 7890

SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.

3656/27-28, 9F., Green Tower, Rama IV
Rd., Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2367 3747-58

SCG LOGISTICS CO., LTD.

88 The Parkland Rd., Bangna, Bangkok
10260
Tel: 0 2341 9000

SEALINK SHIPPING & CHARTERING CO., LTD.

61/41 Soi Taveemith 6, Rama IX Rd.,
Huaykwang, Bangkok 10320
Tel: 0 2643 9820-5

SEA STAR LOGISTICS CO., LTD.

109 CCT Building, 3rd Fl., Room 3,
Surawong Rd., Suriyawongse, Bangrak,
Bangkok 10500
Tel: 0 2634 2435-7

SEALITE SHIPPING CO., LTD.

15F., SSP Tower 2, 116/52, Na Ranong Rd.,
Klongtoey, Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2697 4999

SEASWIFT SHIPPING SERVICES CO., LTD.

1000/25-26, 10th Floor, Liberty Plaza
Building, Soi Thonglor, Sukhumvit 55 Rd,
Klongton Nua, Wattana, Bangkok 10110
Tel: 0 2381 5070 4

SEAWAY EXPRESS CO., LTD.

718/6 Soi Suanplu, South Sathorn Rd.,
Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120
Tel: 0 2679 3345-6, 0 2679 4797-9

SEA UNITY CO., LTD.

CCT Building 11th Floor, Rm. 3., 109
Surawongse Road, Suriyawongse, Bangrak,
Bangkok 10500
Tel: 0 2634 0370

SIAM ECL CO., LTD.

19 AB, 19Fl., Q House Sathorn Bldg., No.
11, South Sathorn Rd., Tungmahamek,
Sathorn, Bangkok 10120
Tel: 0 2677 4401-8

SINOKOR MERCHANT MARINE (THAILAND) CO., LTD.

92/21, 10th Fl., Sathorn Thani Bldg.
2, North Sathorn Rd., Silom, Bangrak,
Bangkok 10500
Tel: 0 2636 7299

SITC CONTAINER LINES (THAILAND) CO., LTD.

193/130, Lake Rajada Office, 31st Floor,
Ratchadapisek Road, Klongtoey, Klongtoey,
Bangkok 10110
Tel: 02-2046700

STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.

65 Sukhumvit 42 (Kluaynamtai), Sukhumvit
Road, Prakanong, Klongtoey, Bangkok
10110
Tel: 0 2725 5111

T S CONTAINER LINES (THAILAND) CO., LTD.

193/87-88 Lake Rajada Office Complex,
21st Floor, Ratchadapisek Road, Klongtoey,
Bangkok 10110
Tel: 0 2204 7400

THAI SHIPPING AGENCIES AND TRADING CO., LTD.

3360 Soi Manorom, Rama 4 Rd., Klongton,
Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2249 9565-72, 0 2633-5644

TRIPLE I MARITIME AGENCIES CO., LTD.

628 2nd Floor, Triple I Building, Soi
Klabchom, Nonsee Road, Chongnonse,
Yannawa, Bangkok 10120
Tel: 0 2681 8988

UNITED THAI SHIPPING CORPORATION LIMITED.

25 Alma Link Bldg., 11F., Soi Chidlom,
Ploenchit Rd., Lumpini, Patumwan,
Bangkok 10330
Tel: 0 2254 8400

WALLEM SHIPPING (THAILAND) LTD.

849 Vorawat Building, 18F., Unit 1804,
Silom Rd., Silom, Bangrak, Bangkok
10500
Tel: 0 2237 7830-7, 0 2237 8383-5

WALLENIUS WILHELMSSEN SOLUTIONS CO.,LTD.

No. 11 Q. House Sathorn Building,
15th Floor, South Sathorn Road,
Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120
Tel: 02 652 6441

WAN HAI LINES (THAILAND) LTD.

1168/56,61 21st Floor, Lumpini Tower,
Rama 4 Rd.,Thungmahamek, Sathorn,
Bangkok 10120
Tel: 0 2679 7400 0 2679 7410

WILHELMSSEN SHIPS SERVICE (THAILAND) LIMIED

Supalai Grand Tower Building, Room No.
1102-1103, 11th Fl., 1011 Rama 3 Road,
Chongnonsi, Yannawa, Bangkok 10120
Tel: 0 2116 8928

X-PRESS FEEDERS AGENCY (THAILAND) CO., LTD.

90/8 Sathorn Thani Building 1, 6th Floor,
North Sathorn Rd., Silom, Bangrak,
Bangkok 10500
Tel: 0 2238 2511-15

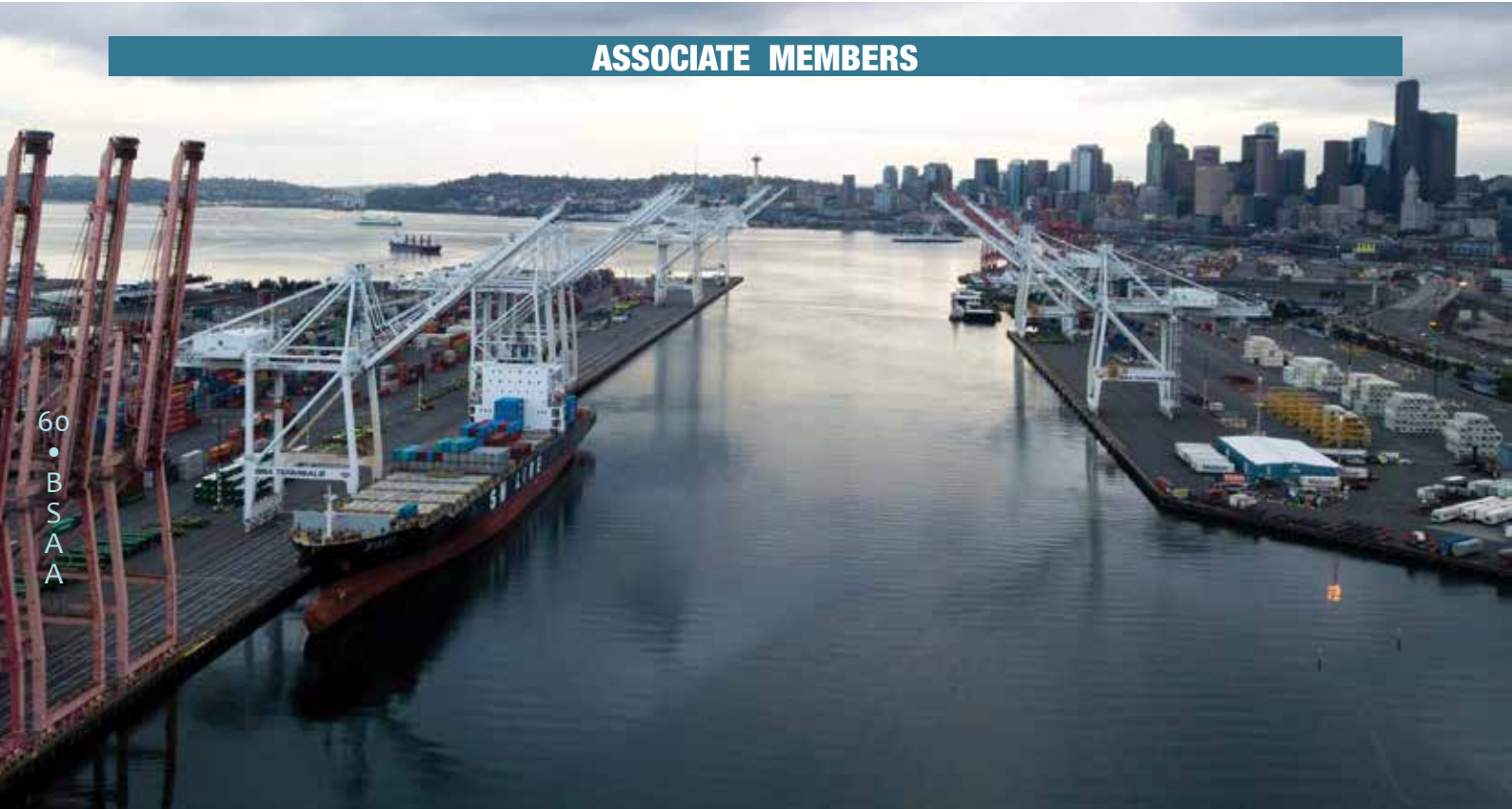
YANG MING LINE (THAILAND) CO., LTD.

1788 Singha Complex Building 20th Fl.,
Unit no.2005-2008, New Phetchaburi Rd.,
Bangkapi, Huai Khwang, Bangkok 10310
Tel: 0 2770 9668

ZIM (THAILAND) CO., LTD.

3656/66-68 20th Floor, Green Tower Rama
4 Rd., Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110
Tel: 0 2494 3780

ASSOCIATE MEMBERS



ATLANTIC FORWARDING CO., LTD.

1407 Town in Town Soi 3/4 , Sriwara Rd.,
Plabpla, Wangthonglang, Bangkok 10310
Tel: 0 2530 9327

BANGKOK LAWYER LTD.

26/142 Moo 10, Chonlamarkpijarn Rd.,
Ladsawai, Lamlukka, Pathumthani 12150
Tel: 0 2549 7402

BMT PACIFIC LTD.

120 Mu 2, Soi Wat Kae, Suksawad Rd.,
T.Pak Khong Bang Plakod, Phra Samut
Chedi,Samut Prakarn 10290
Tel: 0 2425 6999

CONTAINER NETWORK CO., LTD.

30 Soi Bangna-Trad 23, Bang-Na, Bangkok
10260
Tel: 0 2361 3916-25

CORDSTRAP (THAILAND) CO., LTD.

Harbor Mall Building 6th Floor, Room 6A01,
4/222 Moo 10, Sukhumvit Road, Tungskukla,
Sriracha, Chonburi 20230
Tel: 0 3811 0901-3

DHIPAYA INSURANCE PUBLIC COMPANY LIMITED

1115 Rama 3 Road, Chong Nonsi,
Yannawa, Bangkok 10120
Tel: 0 2239 2211, 0 2239 2203

EASTERN TPK CAPITAL CO., LTD.

11 Q-House Sathorn Building, 12th Floor,
South Sathorn Rd., Thungmahamek,
Bangkok 10120
Tel: 0 3809 0789

EASTERN SEA LAEM CHABANG TERMINAL CO., LTD.

Laemchabang Port (Terminal B-3), Toong
Sukhla, Sriracha, Chonburi 20230
Tel: 0 3300 5678, 0 2737 9701-4

FORTRESS MARINE CO., LTD.

58 Soi Sukhumvit 54, Sukhumvit Rd.,
Prakanong, Bangkok 10260
Tel: 0 2741 4092-5

HUTCHISON LAEMCHABANG TERMINAL LIMITED

88 Moo 3, Tungskukhla,
Sriracha, Chonburi 20230
Tel: 0 3840 8700

INFINITY SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.

109 CCT Bldg., 9th Fl., Unit 1, Surawongse Rd., Suriyawongse, Bangrak, Bangkok 10500

Tel: 0 2634 0610

JTJB INTERNATIONAL LAWYERS CO., LTD.

89 AIA Capital Center, 20th Floor, Room 2003, Ratchadaphisek Road, Dindaeng, Bangkok 10400

Tel: 0 2116 1747, 0 2117 1464

JWD INFOLOGISTICS PUBLIC COMPANY LIMITED

222 Krungthep Kreetha Rd., Huamark, Bangkok, Bangkok 10240

Tel: 0 2710 4000

K.R.C. TRANSPORT & SERVICE CO., LTD.

96 Moo 5 Tung Sukhla, Sriracha, Chonburi 20230

Tel: 0 3840 1309

KERRY SIAM SEAPORT LIMITED

8 F., 804 Chao Phya Tower, 89 Soi Wat Suan Plu, New Road, Bangrak, Bangkok 10500

Tel: 0 2686 8999

LAEM CHABANG INTERNATIONAL TERMINAL CO., LTD.

Laem Chabang Port (Terminal B5), Tambon Thungsukla, Sriracha, Chonburi 20231

Tel: 0 3840 8200

LCB CONTAINER TERMINAL 1 LTD.

Laem Chabang Port (B 1), Toong Sukhla, Sriracha, Chonburi 20230

Tel: 0 3840 8600

M&R SERVICE CO., LTD.

81/9 Moo 6 Bangna-Trad Road, T.Srisajorakaeyai, A.Bangsaothong, Samutprakarn 10540

Tel: 0 2337 1751-3

NEXT GEN LOGISTICS COMPLEX CO., LTD.

145 Moo 14, Soi Kingthong 33, Kingkaew Rd., Rachathaewa, Bangplee, Samutprakarn 10540

Tel: 0 2738 8371

PHUKET SHIPPING SERVICES CO., LTD.

54 Montri Road, Tambol Taladyai, Amphur Muang, Phuket 83000

Tel: 0 7621 1432, 0 7621 1447, 0 7621 4117

PIONEER OCEAN FREIGHT CO., LTD.

3656/30 Rama IV Rd., Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 2367 3655-68

PRAMUANCHAI LAW OFFICE CO., LTD.

44 Srijulsup Tower, 19th Floor, Unit C, Rama 1 Road, Rongmuang, Pathumwan, Bangkok 10330

Tel: 0 2219 2155-60

PRACHUAP PORT CO., LTD.

6F., Prapawit Bldg., 28/1 Surasak Rd., Silom, Bangrak, Bangkok 10500

Tel: 0 2219 2155-60

SAHATHAI TERMINAL PUBLIC COMPANY LIMITED

51/1 Moo 3 Poochaosmingprai Road, Bangyaprak, Prapradang, Samutprakarn 10130

Tel: 0 2386 8000 #881

SIAM COMMERCIAL SEA PORT CO., LTD.

223/21-22 Floor 9, Country Tower Building, Sampavut Road, Sub Bang-na, Bangkok 10260

Tel: 0 2753 4171-4

SIAM CONTAINER TERMINAL CO., LTD.

102 Moo 2 Tearak Rd., Bangsaothong, Samutprakarn 10540

Tel: 0 2708 1011

SIAM SHORESIDE SERVICE LTD.

Lat Krabang ICD Terminal 1, 33/4 Moo 1 Chaokhun Taharn Rd., Klongsam Praves, Lat Krabang, Bangkok 10520

Tel: 0 2737 9001

SUB SRI THAI PUBLIC COMPANY LIMITED

71, 71/1-9 Moo 1, Soi Suksawat 49, Suksawat Road, Bangchak, Phrapradaeng, Samutprakarn 10130

Tel: 0 2318 5514-5

SUKSAWAT TERMINAL CO., LTD.

88/1 Moo 4 Suksawat Rd, Bangchak Phrapradang, Samutprakarn 10130

Tel: 0 2463 2061-4

TIFFA ICD CO., LTD.

33/4 Moo 1, Chaokhuntaan Rd., Klong-Sam-Pravate, Latkrabang, Bangkok 10520

Tel: 0 2737 9990

TILLEKE & GIBBINS INTERNATIONAL LTD.

Supalai Grand Tower, 26th Floor, 1011 Rama 3 Road, Chongnonsi, Yannawa Bangkok 10120

Tel: 0 2056 5555

UNITED SUPPLY & TRANSPORT CO., LTD.

82/24 Soi Nual Noi (Ekamai 22), Ekamai Rd., Klongton, Phrakanong, Bangkok 10110

Tel: 0 2391 8445, 0 2381 9293-4

WATSON FARLEY & WILLIAMS (THAILAND) LTD.

93/1 Wireless Rd., Unit 902, GPF Witthayu Tower B, Patumwan, Bangkok 10330

Tel: 0 2665 7800, 0 2665 7878


YUSEN LOGISTICS (THAILAND) CO., LTD.

2525 One, Two FYI Center, 2 nd 6th, 7th Fl., Rama 4 Rd., Klongtoey, Klongtoey, Bangkok 10110

Tel: 0 0348 0000




STATISTICS



**INBOUND-OUTBOUND CONTAINER
AT BANGKOK PORT**

Unit: TEUs

YEAR	INBOUND			OUTBOUND			GRAND TOTAL
	Loaded	Empty	TOTAL	Loaded	Empty	TOTAL	
2008	615,783	103,968	719,751	647,191	10,342	657,533	1,377,284
2009	577,797	101,943	679,740	646,867	8,196	655,063	1,334,803
2010	731,389	74,997	806,386	673,046	21,069	694,115	1,500,501
2011	673,805	63,748	737,553	552,528	15,348	567,876	1,305,429
2012	791,185	33,668	824,853	545,384	27,207	572,591	1,397,444
2013	838,579	23,992	862,571	629,362	13,106	642,468	1,505,039
2014	807,514	47,431	854,945	673,719	7,442	681,161	1,536,106
2015	867,255	27,713	894,968	630,715	12,436	643,151	1,538,119
2016	855,575	23,339	878,914	603,246	15,849	619,095	1,498,009
2017	845,569	22,090	867,659	609,663	18,905	628,568	1,496,227



**INBOUND-OUTBOUND CONTAINER
AT LAEM CHABANG PORT**

Unit: TEUs

YEAR	INBOUND			OUTBOUND			GRAND TOTAL
	Loaded	Empty	TOTAL	Loaded	Empty	TOTAL	
2008	1,285,701	1,274,594	2,560,295	2,567,762	N/A	2,567,762	5,128,057
2009	1,011,594	1,276,936	2,288,530	2,313,550	35,466	2,349,016	4,637,546
2010	1,312,011	1,205,162	2,517,173	2,615,258	57,980	2,673,238	5,190,411
2011	1,527,847	1,280,485	2,808,332	2,863,636	59,095	2,922,731	5,731,063
2012	1,817,740	1,057,668	2,875,408	2,944,547	106,482	3,051,029	5,926,437
2013	1,779,265	1,130,353	2,909,618	3,063,036	68,822	3,131,858	6,041,476
2014	1,790,757	1,427,573	3,218,330	3,302,046	62,790	3,364,835	6,583,165
2015	1,876,865	1,479,657	3,356,522	3,397,508	67,305	3,464,813	6,821,335
2016	2,055,722	1,469,474	3,525,196	3,632,097	70,138	3,702,235	7,227,431
2017	2,239,234	1,583,548	3,822,782	3,901,923	59,793	3,961,716	7,784,498



INBOUND-OUTBOUND CONTAINER AT PRIVATE WHARF

Unit: TEUs

YEAR	INBOUND			OUTBOUND			GRAND TOTAL
	Loaded	Empty	TOTAL	Loaded	Empty	TOTAL	
2008	163,149	77,479	240,628	161,131	N/A	161,131	401,759
2009	127,300	73,487	200,787	149,067	N/A	149,067	349,854
2010	127,393	75,554	202,947	155,792	N/A	155,792	358,739
2011	163,146	29,360	192,506	149,595	N/A	149,595	342,101
2012	161,416	26,155	187,571	187,531	N/A	187,531	375,102
2013	139,247	31,798	171,045	193,496	N/A	193,496	364,541
2014	135,244	73,765	209,009	184,749	N/A	184,749	393,758
2015	136,268	66,714	202,982	178,028	3,025	181,053	384,035
2016	155,920	78,732	234,652	209,356	5,515	214,871	449,523
2017	149,948	75,468	225,416	223,136	5,675	228,811	454,227



INBOUND-OUTBOUND CONTAINER ALL PORTS

Unit: TEUs

YEAR	BKP	LCP	Private	TOTAL
2008	1,377,284	5,128,057	401,759	6,907,100
2009	1,334,803	4,637,546	349,854	6,322,203
2010	1,500,501	5,190,411	358,739	7,049,651
2011	1,305,429	5,731,063	342,101	7,378,593
2012	1,397,444	5,926,437	375,102	7,698,983
2013	1,505,039	6,041,476	364,541	7,911,056
2014	1,536,106	6,583,165	393,758	8,513,029
2015	1,538,119	6,821,335	384,035	8,743,489
2016	1,498,009	7,227,431	449,523	9,174,963
2017	1,496,227	7,784,498	454,227	9,734,952



The achievements of
an organization are
the results of the
combined efforts of
every individual.

Happy 50th Anniversary.



Congrats on Your
Anniversary!
Wish you
Continued Success!



Happy
Anniversary



SIAM ECL CO., LTD.



BEST WISHES AND
CONGRATULATIONS
TO BSAA
ON ITS 50TH
ANNIVERSARY.

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS
OCEAN NETWORK EXPRESS (THAILNAD) LTD.





ไฮโดรเจน



- เอนเนอจี พลังของวันนี้ และอนาคต
- ติดตั้งง่าย • DIY • แพรนไชน์ • พลังงานสะอาด

081-821-9774 (สีบพงษ์) **086-448-1636 (บ๊ิก)**

AQUAPOWER



**AQUAPOWER
ETERNAL ENERGY**

Steve Chalitaporn
สืบพงศ์ ชลิตอาภรณ์
Architect

H2 PATENT 35263
HYDROGEN ENERGY
TECHNOLOGY
CLEAN BURN

SAVE + 30%

web.h2aquapower.com
Tel : 081-821-9774
Fax : 86-2-2861160
106/2 Nangliroo Rd. #1 Sathon BKK 10110

” THAILAND FIRST ”

**HYDROGEN 140
CENTER
E • ETERNAL ENERGY**



081-821-9774

PATENTS : THAILAND SINGAPORE



Benz Fortuner Altis Taxi Truck Van Police



H2 GURU

HYDROGEN TECHNOLOGY

EED

086-448-1636

**AQUAPOWER
ETERNAL ENERGY**

Sittichot Kradang-nga
สิทธิโชค กระดังงา

H2 PATENT 35263
HYDROGEN ENERGY
TECHNOLOGY
CLEAN BURN

SAVE + 30%

web.h2aquapower.com
Tel : 086-448-1636

107/6 Moo.3 T. Luang Mueang Chonburi 20000



Mercedes-Benz



TOYOTA



HONDA



MITSUBISHI



NISSAN



ISUZU



mazda



CHEVROLET



Go Further



THAIRUNG



LAND-ROVER

PAT

PORT AUTHORITY OF THAILAND



มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

To be World Class Port with Excellent Logistics Services
for Sustainable Growth in 2030

