

# BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล  
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 62 | Apr-Jun 2023



## LCP PHASE 3

*Updates*

# MERIDIAN

Shipping Services Group

MERIDIAN SHIPPING SERVICE GROUP (MSSG), we are specialized in Container Liner Agency business with focus on Southeast Asia. today we have offices in Thailand, Singapore, Indonesia, Cambodia, Myanmar, Vietnam, Malaysia, Bangladesh, Philippines and Sri Lanka.

"We provide Freight and Total logistics services to all destinations that our offices located and also have vessel with direct services to Korea, China, India, East Malaysia, Brunei. We are your reliable partner in Thailand."



We currently represent :  
 • Blue Water Lines Pte Ltd.  
 • Dahmay Logistics Private Ltd.

• Pan Ocean Co., Ltd.



Unison Shipping Services Ltd. We currently represent:  
 • Starline Asia Pte Ltd.  
 • KP Container Line Pte Ltd.

We currently represent:  
 • BAL Container Line Co., Ltd.



We currently represent:  
 • Qatar Navigation (Dubai Branch)



represent TMCL Container Line

Address:

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

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

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

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

## One-Stop Integrated Supply Chain Solution Services



**Unithai Shipyard & Engineering**  
 The largest shipyard and fabrication services in Thailand

**Unithai Container Terminal**  
 One-Stop services private container terminal on the Chao Phraya river

**CUEL**  
 Thailand's largest offshore EPCL specialist



**Unithai Logistics**  
 International transportation and logistics services

**Uniwise Offshore**  
 Thailand's leading service provider of marine offshore logistics.

**Unithai Warehouse**  
 Warehouse and distribution services  
 • Warehouse at Bangna KM.23  
 • Warehouse at Amatatrakom



+66 (0) 2254-8400-14

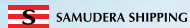
+66 (0) 2255-1155, 2254-8424

Unithai Group



กรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ) 25 ถนนสุขุมวิท ชั้น 11 อาคาร 11 ชั้นสูง ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10330

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



# READY TO ADAPT



SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.

Green Tower 9<sup>th</sup> Floor, 3656/27-28 Rama 4 Road  
 Klongton, Klong-toey, Bangkok 10110 - Thailand

[samudera.id](mailto:samudera.id)

T. +662 3673747-58 | F. +662 3673740-43 | E. [info.bkk@samudera.id](mailto:info.bkk@samudera.id)

[WWW.SRIRACHATUGBOAT.CO.TH](http://WWW.SRIRACHATUGBOAT.CO.TH)

years  
**29**  
**SRIRACHA TUGBOAT**



Tugboat Service  
 Sriracha / Laem Chabang Port



## AS ONE, WE CAN.



BE IN THE KNOW WHILE ON THE GO!



INSTALL THE ENHANCED ONE MOBILE APP TODAY!

OCEAN NETWORK EXPRESS (THAILAND) LTD.

319, Chamchuri Square Building, 28th Floor, Phayathai Road, Pathumwan, Bangkok 10330 Tel. 02 097 1111  
<https://th.one-line.com/>

# BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล  
Issue No.621 Apr-Jun 2023



## 4-8 Cover Story : Laem Chabang Port

### LAEM CHABANG PORT PHASE 3 UPDATES



## 10-13 Shipping Knowledge

### What is Liner Shipping and what is its role in container shipping..??

## 14-15 Activities

### Lunch Talk Donation



## Sponsors : ผู้สนับสนุน

cover: LAEM CHABANG PORT

- CONTAINER NETWORK CO., LTD. ....P. 12
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD. ....P. 11
- JINJIANG SHIPPING AGENCY (THAILAND) COMPANY .....P. 10
- K LINE (THAILAND) LTD. ....P. 15
- LEAM CHABANG PORT .....P. 16
- OCEAN NETWORK EXPRESS (THAILNAD) LTD. ....P.2
- PORT AUTHORITY OF THAILAND ....P. 9
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD. ....P. 2
- SRIACHA TUGBOAT CO., LTD. ....P. 2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD. ....P. 2
- TCC LOGISTICS LTD. ....P. 12
- UNITED THAI SHIPPING CORP. LTD. ....P. 2

## เกี่ยวกับเรา About Us

นิตยสาร BSAA News ผลิตโดยสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ จัดพิมพ์เป็นรายไตรมาส 4 ครั้งต่อปี มีเนื้อหา 2 ภาษา ไทยและอังกฤษ ส่งเสริมความรู้และให้ข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

BSAA News เป็นนิตยสารที่จัดส่งให้กับผู้นำเข้า ส่งออก และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยราชการภาครัฐ สถาบันการศึกษา ตลอดจนกับบุคคลทั่วไปที่สนใจโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

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

It is distributed free of charge to the exporters, importers, transportation and logistics providers and government agencies.

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

## บอกรับสมาชิก To Subscribe

Contact: Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

Tel : 022944525-6  
Fax : 022944527

โรงพิมพ์ : Printing

บริษัท ทวีวัฒนาการพิมพ์ จำกัด

ออกแบบ : Design

Content & design by

Media All

www.media-all.com

ผู้จัดพิมพ์ : Publisher

Phusit Ongart

ติดต่อโฆษณา : Advertising

Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

Tel : 022944525-6

e-mail: bsaa@thaibsa.com

www.thaibsa.com



BSAA  
facebook  
fan page



ภาพจำลองท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3

# ความคืบหน้า ท่าเรือแหลม ฉบังระยะที่ 3

## สรุปภาพรวม

สำหรับท่าเรือแหลมฉบังเฟสที่ 3 เราได้เริ่มดำเนินงานก่อสร้างมาได้ประมาณ 1 ปีเศษ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานสาธารณูปโภคและตัวท่าเทียบ F1 ซึ่งตามกรอบเวลาเราจะส่งมอบต่อให้กับบริษัท จีพีซี อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด (GPC) กิจกรรมร่วมค้าที่ประกอบไปด้วย บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด และบริษัท ไชน่า ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ผู้ได้รับสัมปทานประกอบการ ภายในปี 2568-2569 หรือในอีก 3 ปีข้างหน้า ซึ่งหลัง

จากนั้น GPC ก็จะเข้ามาดำเนินการติดตั้งเครื่องมือเครื่องมือต่างๆ ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 3 ปี ตามเงื่อนไขในสัญญา ดังนั้น คาดว่าท่าเรือ F1 นี้จะเปิดดำเนินการได้ในช่วงประมาณปี 2571-2572

## วัตถุประสงค์ของการขยายเฟสที่ 3

วัตถุประสงค์หลักของการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 คือเพื่อรองรับกับยุทธศาสตร์ชาติ เตรียมพร้อมรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ พัฒนาเป็นศูนย์กลาง



การขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีน (Hub Port) และประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาคแม่น้ำโขง (Gateway Port) พร้อมก้าวขึ้นเป็นท่าเรือระดับโลก (World-Class Port)

## ถอดบทเรียนเฟสที่ 1&2

สิ่งใหม่ที่จะเกิดขึ้นในเฟส 3 มีหลายส่วน มีการนำบทเรียนและปัญหาจากเฟส 1 และ 2 มาปรับใช้ หลักๆคือเราจะสร้างให้เป็นท่าเรือที่มีขีดความสามารถสูงขึ้นไปอีก อาทิเช่น มีพื้นที่หน้าท่าที่ใหญ่และยาวขึ้น ช่วยขยายขีดความสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้มากขึ้นอีก 7 ล้านที่อียู/ปี และรองรับรถยนต์ได้เพิ่มอีก 1 ล้านคัน/ปี มีความทันสมัยของเทคโนโลยีด้านการขนถ่ายที่ทำงานแบบอัตโนมัติ (Automation) รวมถึงมีการบริหารจัดการในบริบทที่สอดคล้องกับกระแสของโลกอย่างเรื่องสภาพแวดล้อม การเป็น GreenPort เป็นต้น

เราจะมีท่าเทียบเรือที่ยาวถึง 2 กม. แบ่งเป็น 2 ท่า คือ F1 กับ F2 พร้อมร่องน้ำที่ลึกถึง 18.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ทำให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่รุ่นใหม่ๆ ที่ยาวถึง 400 เมตร ได้ตลอดเวลา เป็นการนำข้อจำกัดของเฟส 2 มาแก้ไข ซึ่งปัจจุบันถ้าจะนำเรือขนาดนี้เข้าเทียบต้องรอช่วงที่มีระดับน้ำที่เอื้ออำนวยเท่านั้น

มีแผนการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆให้มืออย่างเพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางเข้า-ออก การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรองรับรถบรรทุกแก้ปัญหาความแออัดในช่วงโมงเร่งด่วนที่เคยเกิดขึ้นในเฟสก่อนๆ

## ศูนย์บริหารจัดการขนส่งสินค้าทางราง (Single Rail Transfer Operator)

อีกส่วนสำคัญคือจะมีการพัฒนาขยายขีดความสามารถของศูนย์การขนส่งทางรางเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่องอย่างการขนส่งระบบรางได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยได้มีการก่อสร้างย่านรถไฟอยู่บริเวณหลังท่า E และ F เพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกอย่างเป็นรูปธรรม มุ่งสู่เป้าหมายเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเป็น 30% หรือ 4 ล้านที่อียู/ปี สอดรับกับความสมบูรณ์ของระบบรางคู่ของประเทศที่จะก่อสร้างเสร็จพร้อมเปิดใช้งานในอนาคตอันใกล้

## การทำงานร่วมกับชุมชน

ท้ายนี้ก็มีอีกเรื่องสำคัญที่ไม่กล่าวถึงไม่ได้ ซึ่งก็คือเบื้องหลังของการพัฒนาเฟส 3 ที่กว่าจะมาถึงขั้นนี้ได้เราได้ทำงานร่วมกับชุมชนโดยรอบมา




ยาวนานและจริงจังเป็นเวลาหลายปี มีการลงพื้นที่ดำเนินงานโครงการต่างๆที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างท่าเรือกับชุมชน เพราะเราต้องอยู่ร่วมกันไปตลอดที่ผ่านมารวมถึงมันทำให้ชุมชนเห็นว่าการมีอยู่ของท่าเรือ และการที่ทำเรือขยายตัวเติบโตขึ้น ได้นำมาซึ่งการเติบโตของเศรษฐกิจในท้องถิ่นซึ่งจะส่งผลดีต่อชุมชนทั้งในปัจจุบันและลูกหลานของเขาในอนาคต

ปัจจุบันเรามีการตั้งมูลนิธิขึ้นมาเพื่อเป็นตัวกลางดำเนินงานด้านนี้โดยเฉพาะชื่อว่า “มูลนิธิชุมชน - ท่าเรือร่วมใจ” พร้อมจัดให้มีกองทุนที่จะมาจากการท่าเรือโดยตรงและจากผู้ได้รับสัมปทานเข้ามาประกอบการ

ท่าเรือ เพื่อเป็นงบประมาณใช้จ่ายในโครงการต่างๆที่ทำเพื่อชุมชน รวมถึงการเยียวยากรณีที่ได้รับผลกระทบอย่างทันที่วงที่ ที่ผ่านมาระหว่างการทำโครงการมากมายในหลายมิติ อาทิเช่น ด้านการศึกษา สาธารณสุข การสร้างงานและอาชีพการส่งเสริมศิลปวัฒนธรรม ประเพณีท้องถิ่น ผลจากการทำงานหนักและตั้งใจของเรา ทำให้วันนี้ชุมชนโดยรอบได้รับการดูแล ซึ่งไม่เพียงแค่นี้ในปัจจุบันเท่านั้น เราได้วางระบบที่จะทำให้ชุมชนมั่นใจได้ว่าจะได้รับการดูแลต่อไปในภายภาคหน้าถึงลูกถึงหลาน ■





# LCP PHASE 3 updates

.....

**It's** an honor for BSAA News to talk with Lt.Kan Maenaruji, R.T.N., Deputy Managing Director, Laem Chabang Port (LCP) **about the development of Laem Chabang Port Phase 3.**

**Thank you for being with us today.**

## Could you please tell us about the background of Laem Chabang Port Phase 3?

Certainly. Phase 3 has been under construction at the F1 terminal for more than a year. Today, the construction of utilities and the terminal itself is underway. According to the construction schedule, we will hand over the terminal to the GPC International Terminal Company (GPC), who has been granted a concession to operate the terminal in 2025-2026, or in the next three years. GPC is a joint venture company comprising Gulf Energy Development Public Company, PTT Tank Terminal Company Limited and China Harbour Engineering Company Limited. As regards to the conditions of the contract, GPC will be installing various tools and equipment which will be completed in three years. Therefore, it is expected that the F1 Terminal will be operational in 2028-2029.

## What is the objective to develop LCP Phase 3?

The main objective of Laem Chabang Port Phase 3 project is to support Thailand's development strategy in order to prepare for the growth of its economy and international trade, to develop the country to become a regional logistics centre of the Indo-China region and to serve as a gateway port for the Mekong River sub-region. Laem Chabang Port will ascend to become a world class port.

## What has the Port learned so far from its experiences in Phase 1 and 2?

We learned several things from the lessons and problems in Phase 1 and 2. Mainly, the port needed to increase its size & capabilities and require more space to help facilitate growth container throughput. Phase 3 will add another 7 million TEUs per year capacity to LCP. Also more Ro-Ro facility was required to accommodate the growth of exporting car and Phase 3 will add more 1

million car units per year to LCP. Phase 3 will require automation transfer technology to enable the port to meet world class standards including having management in a context that is consistent with global trends such as the environment, being a GreenPort, and so on.

The port will have two terminals F1 and F2 which will cover the length of 2 km. The terminals require 18.5 meter deep channels as measured against mean sea

“

**We learned several things from the lessons and problems in Phase 1 and 2.**

A model replica of the third phase of LCP

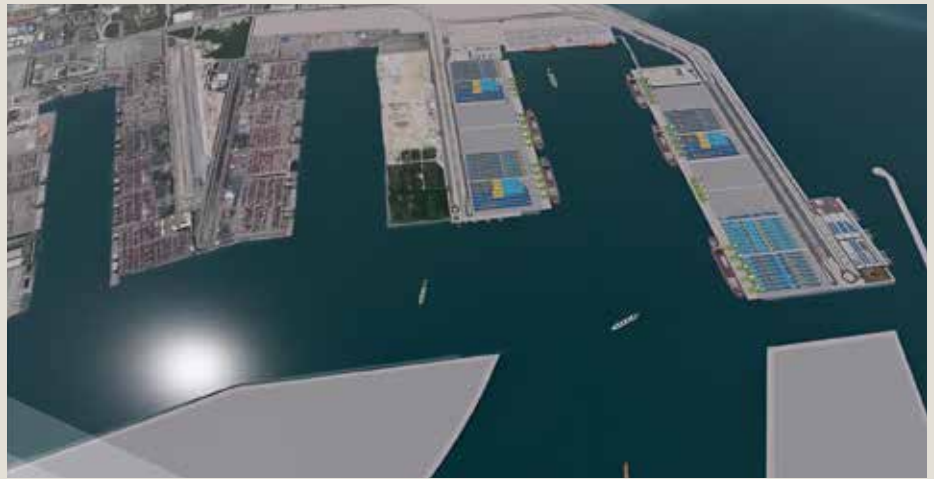


level. This will allow the port to be able to handle new large vessels with 400 meters in length at all times. This is an increase from the limits of Phase 2 which can only allow these large vessels to berth when the water is at its highest level.

And finally, there is a plan to construct infrastructure and improve sufficient utilities including roads, entrance and exit gates, and better management of areas reserved for trucks so that reduced road traffic will result during rush hour from what is currently experienced in the previous phases.

### In what way has the Port worked with the surrounding communities?

This is an important issue and needs to be mentioned. Developing Phase 3 required close cooperation with the nearby communities and occurred over the past several years. We visited the communities where various projects were underway to show our social responsibility in order to have good relations with the communities. After all, we have to live



A model replica of LCP



**With our hard work and determination, today the nearby communities are being looked after not only in the present but we've structured our relationship so that these communities can be confident that they will be looked after in the future for the next generations.**

together for a long time. In the past, we knew we had to convince the communities that the existence of the port and its seemingly never ending expansion will bring needed local economic growth. It's in everybody's interest that we get along, because the future of the communities children is at stake.

Today, we've established a foundation to act as an intermediary under the name of “มูลนิธิชุมชน – ทำเรื่องร่วมใจ”. We've also allocated funds, which come directly from the port and port operators, to spend on various communities' projects. These funds will also cover immediate compensation to any affected parties. Previously, we engaged in several projects covering things like education, health, job creation, cultural arts and folklore based professions. With our hard work and determination, today the nearby communities are being looked after not only in the present but we've structured our relationship so that these communities can be confident that they will be looked after in the future for the next generations. ■



### MAIN COMPONENTS OF LCP PHASE 3 ARE :

- Basin 920 m wide and total length 4,420 m. and depth of 18.5 m. from mean sea level.
- 4 container terminals (E1, E2, F1, F2) with total capacity of 7 mil. TEU per year under automation system. Terminals E (E1 and E2) will have a berth length of 750 m. each, total length 1,500 m. Terminals F (F1 and F2) will have a berth length of 1,000 m. each, total length 2,000 m. (First container terminal on auction)
- EO Terminal with berth length of 920 m.
- International coastal terminal with berth length of 500 m. and a capacity of 1 mil. TEU/year.
- Service terminal (for LCP) with berth length of 435 m.
- Rail transfer center, on the sides of E and F terminals, with a capacity of 4 mil. TEU/year.





# การท่าเรือแห่งประเทศไทย

## Port Authority of Thailand

**“To be World Class Port  
with Excellent Logistics Services  
for sustainable Growth in 2030”**



[www.port.co.th](http://www.port.co.th)



[Prportthailand](https://www.facebook.com/Prportthailand)



[Info@port.co.th](mailto:Info@port.co.th)

# Liner Shipping และรูปแบบการให้บริการในแบบต่างๆ



ทุกวันนี้มีเรือสินค้าเป็นจำนวนมากกว่า 55,000 ลำแล่นอยู่ทั่วโลก ประกอบไปด้วยเรือสินค้าทั่วไป เรือสินค้าเทกอง เรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสารเคมี น้ำมันและ LNG เรือบรรทุกผู้โดยสาร และเรือประเภทอื่นๆ อีกมากมาย

เราสามารถแบ่งประเภทบริการขนส่งตามลักษณะการให้บริการได้เป็นสองประเภทหลักๆ นั่นคือเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง (Liner Service) กับแบบไม่ประจำเส้นทางหรือ เซ้าเหมา (Tramp) และในบทความนี้ เราจะกล่าวถึงบริการเรือแบบประจำเส้นทางของเรือคอนเทนเนอร์เป็นหลัก

## Liner Service

Liner Service หมายถึงบริการขนส่งที่มีการกำหนดตารางท่าเรือจอดแวะไว้ตายตัว มีการกำหนดความถี่ (รายสัปดาห์ รายปักษ์ รายเดือน) วันที มีการเผยแพร่ให้ทราบ และบางครั้งจะระบุจำนวนวันที่จอดแวะอยู่ตามท่าเรือที่ได้โฆษณาไว้ ทั้งนี้ บริการไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะเรือคอนเทนเนอร์ ยังมีสินค้า/เรือประเภทอื่นๆ เช่น RoRo, Bulk และ Break Bulk ด้วยเช่นกัน

## Conference Line

Conference Line เป็นการรวมกลุ่มกันของสายเรือที่ให้บริการอยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยตกลงร่วมกันที่จะรักษาโครงสร้างอัตราค่าบริการที่คล้ายๆกันในทุกท่าเรือที่จอดแวะในเส้นทางนั้นๆ

## Vessel Sharing Agreement/Global Alliances

ภายใต้การมี Conference ได้เปิดทางให้กับการทำข้อตกลงเรื่อง Vessel Sharing Agreement (VSA) และ Global Alliances ซึ่งก็คือการที่สายการเดินเรือมารวมตัวกันเพื่อสร้างพันธมิตรเชิงกลยุทธ์เสนอบริการร่วมกันโดยการนำเรือของตัวเองมาร่วมให้บริการในเส้นทางการเดินเรือหลายสายทั่วโลก

**锦江航运** Creditability, Excellence and Speediness  
**JI SHIPPING**

**Weekly Direct Service**

CN : SHA/XMN/NSA/LYG/TAO  
+ Tranship to Yangtze  
JP : YOK/NGO/URB/HKT/OSA  
KR : PUS  
VN : HCM

Get weekly schedule update  
LINE OA : @jjsippingth

Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co., Ltd.  
c/o Jinjiang Shipping Agency (Thailand) Co., Ltd.  
Lumpini Tower, 37th Floor, No.116/110, Rama 4 Road  
Tungmahamek, Sathorn, Bangkok, 10120, Thailand  
T+66 (0)2460 9659

**LINE@**

Vessel Sharing Agreement (VSA) เป็นข้อตกลงที่สายเดินเรือคอนเทนเนอร์ตกลงร่วมกันที่จะให้บริการเดินเรือตามเส้นทางที่กำหนดภายใต้จำนวนเรือที่กำหนดไว้โดยพื้นที่ระวางเรือทั้งหมดที่มีจะถูกนำมาใช้ประโยชน์ร่วมกันโดยที่สายเรือแต่ละรายมีอิสระในการจัดสรรเรือเข้ามาร่วมวิ่งให้บริการ ทั้งนี้ พื้นที่ระวางที่สายเรือแต่ละรายได้รับอาจแตกต่างกันไปในแต่ละท่าเรือ และอาจขึ้นอยู่กับจำนวนเรือที่ดำเนินการหรือที่ได้นำมาร่วม

Vessel Sharing Agreement จะแตกต่างเล็กน้อยกับ alliance ตรงที่ VSA มักมีไว้สำหรับเส้นทางการค้าบางเส้นทางโดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขเฉพาะสำหรับเส้นทางนั้นๆ ในขณะที่ Alliance มีลักษณะเป็นสากลมากกว่า และอาจรวมถึงในหลายเส้นทางบริการ

Global Alliance คือตัวอย่างของการที่สายเรือหลายสายเข้ามาร่วมเป็นพันธมิตรกันโดยจะดำเนินงานบนหลักการเดียวกันและร่วมมือกันเฉพาะในด้านการดำเนินงานของธุรกิจ โดยยังคงรักษาความเป็นอิสระในเชิงพาณิชย์ของตัวเองไว้ ข้อตกลงข้างต้นทำให้สายเรือสามารถจำกัดจำนวนเรือที่เข้าไปวิ่งในเส้นทางบริการหนึ่งๆได้ ในขณะที่ได้รับประโยชน์จากบริการนี้ แม้บางครั้งจะไม่ได้นำเรือเข้าไปร่วมวิ่งด้วยเลยก็ตาม

### Co-Loader/Slot Operator

Co-Loader คือการที่สายเดินเรือหนึ่งๆได้รับสิทธิ์ในการขนถ่ายสินค้ากับเรืออื่นที่ไม่ได้ดำเนินการโดยพวกเขา สิทธิ์นี้มาจากการที่สายเรืออื่นได้ทำข้อตกลงซื้อพื้นที่ระวางบนเรือลำดังกล่าวไว้ ซึ่งแตกต่างจากรูปแบบของ Alliance หรือ Vessel Sharing Agreement

Co-Loader สามารถมีตัวแทน/สำนักงานพาณิชย์ของตนเองได้ที่ทำเรือต่างๆ แต่การดำเนินการของเรือที่ทำเรือ การวางแผนการขนถ่ายจะถูกควบคุมโดยสายเรือที่เป็นเจ้าของเรือลำนั้นๆ

Slot Charterer คือผู้เช่าพื้นที่บนเรือซึ่งมักเป็นสายการเดินเรือที่อยู่ในกลุ่ม Alliance เดียวกัน แต่อาจไม่ได้มีเรือของตัวเองวิ่งอยู่ในบริการดังกล่าว สายเรืออื่นๆ เลือกที่จะซื้อ Slot (พื้นที่บนเรือ) จำนวนหนึ่งจากสายเรือหลักบนเรือทุกลำในเส้นทางนั้นๆแทน

ตัวอย่าง : สายเรือ Hapag Lloyd ซึ่งปัจจุบันเป็นอันดับ 5 ของโลกเป็นผู้เช่า Slot ใน MSC Service ไปและกลับจากแอฟริกาใต้/ยุโรป..

แม้ว่า Hapag Lloyd จะมีเรือและบริการของตนเองจำนวนมาก แต่ในบริการเส้นทางนี้พวกเขาเลือกที่จะดำเนินการในฐานะผู้ให้บริการแบบ Slot Charterer ในทำนองเดียวกัน มีสายการเดินเรือจำนวนมากใช้รูปแบบนี้ในบริการที่พวกเขาไม่ได้นำเรือเข้าไปวิ่งให้บริการ

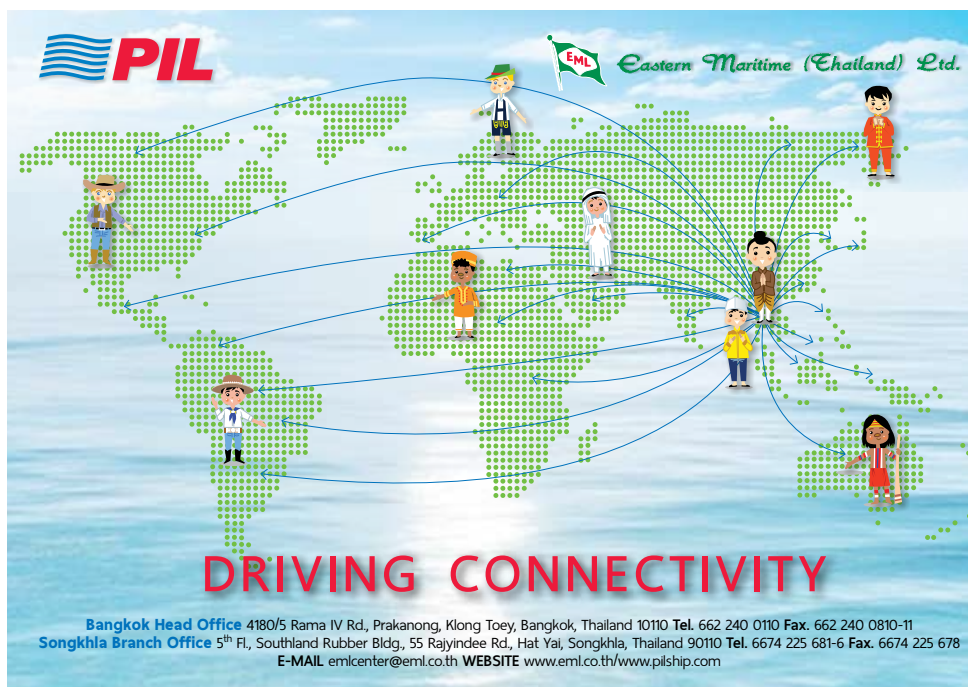
Slot Operator ทำหน้าที่เสมือนเป็นสายการเดินเรือเช่นปรกติ มีการใช้ทรัพยากรต่างๆและออกไปตรวจตราของตนเองและมีบัญชีของตนเองกับท่าเรือและท่าเรือออกไปแจ้งหนี้โดยตรงสำหรับค่าใช้จ่ายของพวกเขา และพวกเขาไม่มีภาระผูกพันในการแบ่งปันข้อมูลเชิงพาณิชย์กับเจ้าของเรือที่ให้เช่าพื้นที่

### บทสรุป

การขนส่งทางเรือแบบประจำเส้นทางด้วยเรือคอนเทนเนอร์ได้กระตุ้นการเติบโตของระบบการค้าโลก และทำให้การบริหารจัดการส่งสินค้าในทั่วโลกเป็นไปได้ตามความต้องการ

การขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ในทั่วโลกได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วยรูปแบบการให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง กล่าวกันว่า การเพิ่มขึ้นของขนาดเรือคอนเทนเนอร์ในยุคปัจจุบัน ได้ช่วยกระตุ้นให้เกิดรูปแบบการดำเนินงานและความร่วมมือใหม่ๆระหว่างสายการเดินเรือขึ้น

กลุ่มพันธมิตรการขนส่งคอนเทนเนอร์ทั่วโลกช่วยให้สายการเดินเรือสมาชิกเข้าถึงทรัพยากรต่างๆและสามารถขยายการให้บริการได้อย่างกว้างขวางขึ้นในต้นทุนที่ต่ำ ทั้งยังสร้างให้เกิดความร่วมมือในหลายๆด้านทั้งในทะเลและบนฝั่ง ความร่วมมือเหล่านี้ก่อให้เกิดการลงทุนการดำเนินงานลงได้



**เกี่ยวกับบทความ**

บทความนี้ย่อมาจากบทความเรื่อง **What is Liner Shipping and what is its role in container shipping...??**

เผยแพร่เมื่อ August 2, 2021  
ท่านผู้อ่านสามารถอ่านเนื้อความเต็มได้ที่ [www.shippingandfreightresource.com](http://www.shippingandfreightresource.com)

# Liner Shipping and its role in container shipping.

There are more than 55,000 merchant ships plying global trade around the world and these ships include General Cargo, Bulk and Break Bulk ships, Container ships, Chemical, Oil and LNG Tankers, Passenger, and various other types of ships.

Liner Service may be defined as a service that operates on a schedule with a fixed port rotation, fixed frequency (weekly, fortnightly, monthly) with published dates and sometimes named day of calls at the advertised ports.

Liner shipping is not restricted to just container ships but also applies to other types of cargoes/ships like RoRo, Bulk and Break Bulk cargo.

## Conference Line

Conference Line was a service similar to a Liner Service in most operational aspects BUT the difference is that Conference Line operators agree to maintain a similar rate structure to all the advertised ports.

## Vessel Sharing Agreements and Global Alliances

VSA stands for a Vessel Sharing Agreement which is usually reached between various container shipping lines who agree to operate a liner service along a specified route using a specified number of vessels.

It is not necessary for each of the partners to have equal number of vessels. The space that is available for loading and discharging at each of the ports of call is shared between the partners.

The quantum of space that each partner gets may vary from port to port and could depend on the number of vessels which are operated or placed by the different partners within the agreement.

Global alliances operate on the same liner principles and cooperate only on the operational aspects of the business while maintaining their commercial integrity and independence.

The above arrangements allow the carriers to limit their commitment of the number of vessels deployed on a service, while enjoying the benefits of the service, some even without operating any ships.



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

The pioneer in container M&R in Thailand since 1980

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

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

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

**CONTAINER NETWORK CO., LTD.**  
30 Soi Bangna-Trad 23, Bang-Na, Bang-na, Bangkok 10260  
Tel: 0 2361 3916-8, 0 2361 3921-4 Fax: 0 2361 3919-30  
Email: connet@containernetwork.co.th



**TCC LOGISTICS** "YOUR RELIABILITY PARTNER IN THAILAND"

**TCC LOGISTICS LTD.**  
Lumpini Tower, 3rd Floor  
No. 1168/5, Rama IV Road  
Tungmahamek, Sathorn  
Bangkok 10120 Thailand

TEL : +66 (0) 2026 7111  
Email : cco@tccs.co.th  
www.tccs.co.th

member of **SEALITE GROUP**

- +Liner and NVOCC Agency
- +ISO Tank containers
- +Sea/Air Freight Forwarding
- +CFS/Consolidation Service
- +AEO Licensed Customs Broker No.67
- +Domestic & Cross-border Transportation
- +Project Logistics
- +Ships' Spare Clearance
- +Ship's Agency Service in all ports in Thailand
- +Special Equipment : Reefer, Flat rack, Open top



## Co-Loader/Slot Operator in Liner Shipping

A co-loader is a shipping line that has loading and discharging rights on vessels that are NOT operated by them and they get this right from the carrier/operator of the vessel by paying for slots on board that particular vessel. This is different from a consortium or vessel sharing agreement.

The co-loader can have their own commercial agents/offices at the various ports of call but the vessel operations at port, stowage planning, are controlled by the vessel operator.

A Slot Charterer almost always is an actual shipping line who belong to a consortium or service but may not be operating a vessel on that service.

Instead, the shipping line chooses to buy certain amount of “slots” (space on board a ship) from the principal vessel operators on every vessel. These “slots” may or may not be fixed for a voyage or for the duration of the consortium.

The slot charterer functions as an independent shipping line and use their own equipment and bill of lading and has their own account with the port and the port invoices them directly for their charges. They have no obligation to share commercial information with the vessel operator.

## Conclusion

The introduction of liner shipping in the container sector has spurred the growth in global trade and made the

structured delivery of goods across the world possible on demand.

Container shipping productivity around the world has also improved with liner shipping and the increase in the size of ships is said to have created new operational patterns and co-operation between shipping lines.

The global container shipping alliances provide the member lines access to more loops and services with some low-cost implications while allowing the lines to share container terminals, enabling cooperation in many areas both at sea and on shore helping to achieve cost savings.

## About Article

This article is a shorten version from the article titled “What is Liner Shipping and what is its role in container shipping..??”

*Published on August 2, 2021  
Readers can read the full text at-  
[www.shippingandfreightresource.com](http://www.shippingandfreightresource.com)*

## Activities

# *Lunch Talk: "EEC" Eastern Economic Corridor*

...

## 28mar2023

Lunch Talk on the Eastern Economic Corridor (EEC) by Dr.Chula Sukmanop, the Secretary General of Office of EEC.

@ the Banyan Tree Hotel.



# Donation to PAT's Project



...

## 9 May 2023

Presentation of donation to PAT "PAT Check-dam Construction Project-2023".



A TRADITION OF EXCELLENCE  
IN SERVICE AND RELIABILITY

Car Carrier / RoRo / LNG / Bulk  
Coal and Tanker / Total Logistics / Air Service  
Customs Formality / Inland Transport

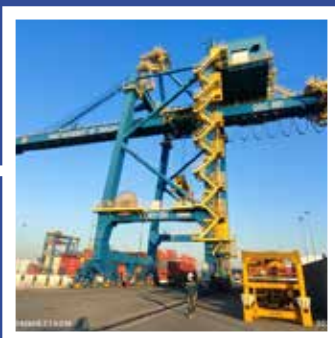
**K LINE**  
K LINE (THAILAND) LTD.  
33/29-31 8th Floor, and 33/32-33, 3rd Floor, Wall Street Tower Building, Surawongse Road,  
Kwaeng Suriyawongse, Khut Bangkok, Bangkok 10500  
Tel: 0 2625 0000 Fax: 0 2632 7350  
website: www.kline.co.th

**KLT**  
K Line Total Logistics

# ท่าเรือแหลมฉบัง

## เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก

เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์  
สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ



**LAEM CHABANG PORT**