

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 55 | Jul - Sep 2021



LCIT'S
2 NEW
CONTAINER
GANTRY CRANES
installed at C3 terminal



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."

STARLINE AGENCIES Asia

- Blue Water Lines Pte Ltd.
- AVANA GLOBAL FZCO

PAN OCEAN

- Pan Ocean Co., Ltd.

UNISON

Shipping Service

- Unison Shipping Services Ltd. We currently represent:
- Starline Asia Pte Ltd.
 - MTT Shipping Sdn Bhd.
 - KP Container Line Pte Ltd.

STARLINE LOGISTICS

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

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 EPCI 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 Amatanakorn

+66 (0) 2254-8400-14 +66 (0) 2255-1155, 2254-8424 Unithai Group



กรุงเทพฯ (Bangkok) 25 ถนนสุขุมวิท ชั้น 42 อาคารทาวเวอร์ 42 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

www.unithai.com

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



The pioneer in container M&R in Thailand since 1980

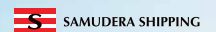
CONNET maintains and repairs all damages to container regardless of their manufactures

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 "HCL" 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 3919-20
Email: connet@containernetwork.co.th



READY TO ADAPT

SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.

Green Tower 9th Floor, 365/27-28 Rama 4 Road
Klongton, Klong-toey, Bangkok 10110 - Thailand

samudera.id

T. +662 3673747-58 | F. +662 3673740-43 | E. info.bkk@samudera.id



Towards 26 Years of Experience

SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.

TUGBOAT SERVICE - Sriracha / Laem Chabang Port
www.srirachatugboat.com



"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





4-8 Cover Story : LCIT

Laem Chabang International Terminal

LCIT'S 2 NEW CONTAINER GANTRY CRANES

These Super Post-Panamax cranes have been installed at LCIT's C3 terminal-Laem Chabang Port



10-15 Shipping Knowledge

Can Laem Chabang Port be Regional Transshipment Hub?

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางถ่ายลำของภูมิภาค ได้หรือไม่?



Sponsors : ผู้สนับสนุน

Cover Story:
Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.

- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P. 2
- K LINE (THAILAND) LTD.P. 15
- LEAM CHABANG PORTP. 9
- LAEM CHABANG INTERNATIONAL TERMINALP. 16
- PORT AUTHORITY OF THAILANDP. 13
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P. 2
- SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.P. 2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P. 2
- TCC AGENCY LTD.P. 12
- TCC LOGISTICS LTD.P. 2
- 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 ส่วนออก และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยงานภาครัฐ 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 necessary 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





LCIT's

2 NEW CONTAINER GANTRY CRANES

LCIT ลงทุนปั้นจั่นหน้าท่าเพิ่มอีก 2 ตัว
มุ่งเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ
ขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง



Captain Alpesh Abhay Sharma
Chief Executive Officer/Director

“

การเคลื่อนย้ายสินค้าในทุกวันนี้ต้องใช้ทั้งความเร็วและความคล่องตัว ในฐานะที่ LCIT เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มบริษัท DPW ผู้นำด้านการค้าระดับโลก มีความภูมิใจที่จะประกาศความก้าวหน้าครั้งสำคัญ นั่นคือการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ขึ้น การพัฒนาครั้งนี้จะเป็นอีกหนึ่งแรงขับเคลื่อนให้กับลูกค้าของเราในทั่วโลก

เราขอขอบคุณทุกคนในการทำเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนลูกค้าและหุ้นส่วนพันธมิตร ที่ให้การสนับสนุน เพื่อให้สิ่งนี้เป็นไปได้ LCIT มุ่งมั่นที่จะให้บริการที่ดีที่สุดแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกของประเทศไทย

Today, cargo movement all over the world requires speed and agility, and LCIT as part of the global portfolio of DPW a leading enabler of global trade, are proud to announce our enhanced and upgrade capabilities to handle larger ships with larger container parcel size provide and be a driving force for our customers all around the world.

We are thankful to everyone in PAT, all our customers and partners for the support to make this possible in record time, LCIT is always committed to provide the best services to importers and exporters of Thailand.

“

LCIT เชี่ยวชาญด้านการให้บริการท่าเรือที่ครบวงจร ด้วยประสบการณ์อย่างยาวนาน พร้อมทั้งเป็นผู้นำแรกที่ได้มาตรฐานการจัดการความมั่นคงปลอดภัยสำหรับห่วงโซ่อุปทาน ลูกค้าจึงไว้วางใจที่จะใช้บริการอย่างต่อเนื่องเรื่อยมาจนถึงปัจจุบันและในปีนี้ก็ก้าวเข้าสู่ปีที่ 25 แล้ว

LCIT excels in providing a turn-key port service with a long-term experience. We were first in line to achieve a certificate in management, security and safety for the supply chain. We have earned our clients trust and continue to upgrade our facilities. And this is our 25th year of operations.



Mr. Surachai Jongpipitchai
Deputy Chief Executive Officer

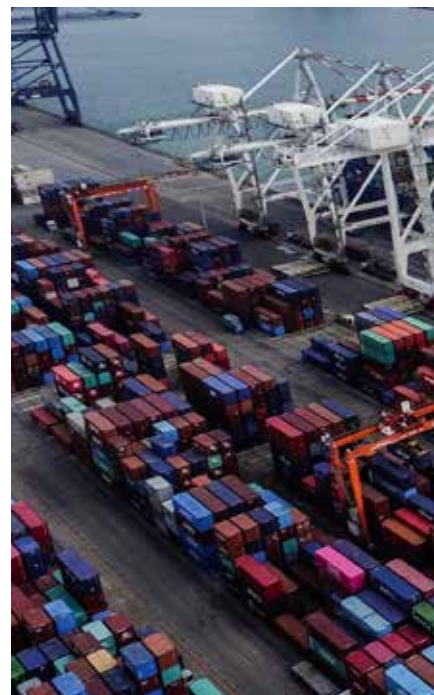


ปั้นจั่นหน้าท่าขนาด Super Post-Panamax มาถึงท่าเทียบเรือ C3

เมื่อเดือนมิถุนายน ปี 2564 ที่ผ่านมา ทางบริษัท แพลมดิง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด หรือ LCIT ท่า B5&C3 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ บริษัทฯ ชื่อนำระดับโลก ทางด้านการค้าระหว่างประเทศ และเป็นผู้เชื่อมต่อ Global Supply Chain อย่าง ดีพีเวิลด์ (DP World) ได้ทำการนำเข้าปั้นจั่นใหม่ขนาดใหญ่ จำนวน 2 ตัว เพื่อติดตั้งที่ท่าเรือซี3 (C3) ทั้งนี้ LCIT ได้มองเห็นถึงอนาคตอันก้าวไกลในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รองรับปริมาณการนำเข้า-ส่งออกที่เพิ่มมากขึ้นจากทั่วทุกมุมโลกเพื่อความรวดเร็วในการบริการให้แก่ลูกค้า การเพิ่มปั้นจั่นใหม่ของท่า C3 จึงเป็นหนึ่งใน การช่วยเพิ่มคุณภาพในการบริการได้ดียิ่งขึ้น

LCIT ลงทุนปั้นจั่นหน้าท่าเพิ่มอีก 2 ตัว ที่ท่าเทียบเรือ C3 โดยที่ความยาวหน้าท่า C3 มีขนาด 500 เมตร และมีระดับน้ำความลึกถึง 16 เมตร ร่วมกันกับปั้นจั่นขนาดใหญ่หน้าท่า ตัวใหม่ขนาดใหญ่ที่สุดในท่าเรือโซนซี ทำให้สามารถรองรับเรือขนาด SUPER-POSTPANAMAX ที่มีความกว้างสามารถวางตู้สินค้าได้ถึง 25 แถวได้ เมื่อรวมกับปั้นจั่นเดิมที่มีอยู่ ทำให้ท่าเรือ C3 สามารถรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าได้ในทุกสถานการณ์ และทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

โดยวันที่ 30 มิถุนายน 2564 ที่ผ่านมา ทาง LCIT (DP World Thailand) ได้จัดงานต้อนรับเรือ CMA CGM Macro Polo เป็นเรือลำแรกที่ใหญ่ที่สุดที่เข้าเทียบท่า ณ ท่าเทียบเรือ C3 โดยมีทาง Captain Alpesh Abhay Sharma ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ LCIT และ Mr. Benoit De Quillacq กรรมการผู้จัดการ บริษัท ซีเอ็มเอ ซีจีเอ็ม ประเทศไทย กล่าวต้อนรับแขกผู้มีเกียรติร่วมงานในวันนี้ ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ ยังได้รับเกียรติจาก Mr. Hubert Colaris ตัวแทนจากสถานทูตฝรั่งเศสประจำประเทศไทย Mr. Sultan Obaid Alkaabi ตัวแทนสถานทูตสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ประจำประเทศไทย นายวีรชาติ พุทธิรักษา ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ เป็นผู้แทนท่าเรือแหลมฉบัง และเรือเอกภทรชัย ไทยสยาม หัวหน้ากลุ่มนำร่อง



ที่ 1 ได้ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี สำหรับเรือ CMA CGM Macro Polo มีความยาว 396 เมตร และกว้างถึง 53.6 เมตร ระดับการกินน้ำลึก 16 เมตร นับเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของกลุ่มบริษัท ซีเอ็มเอ ซีจีเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด โดยความจุของเรืออยู่ที่ 16,590 TEUs

About LCIT

บริษัท LCIT เป็นผู้เชี่ยวชาญการประกอบธุรกิจบริการด้านท่าเรือมาเป็นระยะเวลานาน ก่อตั้งเมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ.2539 ในครั้งแรกได้รับสัมปทานจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้ดำเนินการก่อสร้าง ดำเนินการและจัดการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ B5 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และหลังจากนั้นได้รับสัมปทานท่า C3 เพิ่มขึ้นจากเดิม LCIT จึงได้เริ่มให้บริการอย่างเต็มรูปแบบจนถึงปัจจุบัน ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2547 เป็นต้นมา นอกจากนี้ LCIT ยังเป็นท่าเทียบเรือแห่งแรกในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มาตรฐานการจัดการความมั่นคงปลอดภัยสำหรับห่วงโซ่อุปทาน (ISO28000:2007) นอกจากนี้ยังมีมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001), มาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO 9000), มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ISO 45001) โดยมีรางวัลรับรองอื่นๆ อีกมากมายที่สามารถทำให้สายเรือและลูกค้าทุกท่านได้มีความไว้วางใจและใช้บริการท่า B5&C3 มาเป็นระยะเวลายาวนานกว่า 25 ปี ■



CMA CGM's biggest container ship to berth at C3

CMA CGM Macro Polo มีความยาว 396 เมตร กว้าง 53.6 เมตร ระดับการกินน้ำลึก 16 เมตร เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของกลุ่มบริษัท ซีเอ็มเอ ซีจีเอ็ม ในปัจจุบัน ความจุของเรืออยู่ที่ 16,590 TEUs

CMA CGM Macro Polo is 396 metres long and 53.6 metres wide. Vessel's draft is 16 metres. It is the largest ship belonging to CMA CGM Group Company and has a capacity of 16,590 TEUs.

New Super Post-Panamax Container Gantry Cranes Arrived at C3 Terminal

In June, 2021, Laem Chabang International Terminal (LCIT - Terminal B5 & C3) which is part of DP World, a global company in international trade and global supply chain, has purchased two big new cranes to be installed at terminal C3. In the future the company will provide services more efficiently in order to facilitate the increased amount of import and export cargos from all over the world. To help speed up the service for clients, new cranes at the terminal C3 will be needed in order to help improve quality of service.

The company has purchased two new cranes. The terminal C3 front quay is 500 metres in length with a draft water level of 16 metres. Combined with its existing capacity and its two new big cranes, terminal C3 will be able to serve the Super Post Panamax ships, which has the capacity to hold up to 25 rows of containers. With the new big cranes terminal C3 will be able to facilitate all kinds of container ships and perform at the highest efficiency.

On 30 June, 2021, LCIT (DP World Thailand) had a ceremony to welcome CMA CGM Macro Polo, the first and biggest ship that has ever berthed at terminal C3. On this occasion, **Captain Alpesh Abhay Sharma** LCIT Chief Executive Officer/Director and **Mr. Benoit De Quillacq**, CMA CGM Thailand Managing Director made a welcoming speech to the distinguished guests who



LCIT's C3 Terminal at Laem Chabang Port, Thailand



attended the event. The company was honoured to welcome **Mr. Hubert Colaris**, representative from the Embassy of France to Thailand, **Mr. Sultan Obaid Alkaabi**, representative from the Embassy of the United Arab Emirates to Thailand, **Mr. Veerachart Puttharaksa**, Director, Office of Operation, representative of Laem Chabang Port and **LT. Pattharachai Thaisayam**, Managing Director, Plot Bureau Division, to preside over the ceremony. CMA CGM Macro Polo is 396 metres long and 53.6 metres wide. Vessel's draft is 16 metres. It is the largest ship belonging to CMA CGM Group Company and has a capacity of 16,590 TEUs.

About LCIT

LCIT is a company which excels in port management and had been in business

25 years. The company was founded on 16 January, 1996. In the beginning, the company was granted a concession from the Port Authority of Thailand (PAT) to construct and manage container terminal B5 at Laem Chabang Port. After that, it was granted another concession to construct terminal C3. Since then LCIT has provided a full service from September 2004 up until now. In addition, LCIT was the first terminal in Thailand to achieve the certificate of ISO 28000:2007 in security management system for the supply chain. The company also was awarded the certificate of ISO 14001 for environment management, an ISO 9000 for quality management and an ISO 45001 for occupational Health and Safety. The company also received other rewards proving to shipping lines and all its clients that they can trust and use the facilities provided at the terminal B5 and C3. After all, LCIT has been in business for more than 25 years. ■





Laem Chabang Port



เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก
เชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ

แผนกประชาสัมพันธ์ ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ : 038-409-123-5 โทรสาร : 038-490-149

<http://www.lcp.port.co.th>

E-mail : pr@laemchabangport.com



ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นศูนย์กลางถ่ายลำ ของภูมิภาค **ได้หรือไม่?**

BSAA News เคยนำบทความเกี่ยวกับ การถ่ายลำ-ผ่านแดนมาลงใน **BSAA News** ฉบับที่ 31, 33, 37 และ 39 เกิดอะไรขึ้น ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เราย้อนกลับมาดู ว่าเราได้คำตอบหรือยังกับคำถามที่ว่า **“ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางถ่ายลำ ของภูมิภาคได้หรือไม่?”**

เรียบเรียง : BSAA

ประเด็นเรื่องการถ่ายลำในประเทศไทยถูกหยิบยกขึ้นมาคุยในหลายเวทีตลอดหลายปีที่ผ่านมา หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ระดับกรมถึงระดับกระทรวงต่างก็อยากเห็นท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางถ่ายลำของภูมิภาค ปัญหาและอุปสรรคต่อการถ่ายลำที่ท่าเรือแหลมฉบังได้กลายเป็นหัวข้อสำคัญในการประชุมหลายครั้งทั้งที่กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคมในหลายเดือนที่ผ่านมา ท่าเรือแหลมฉบังและการท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเจ้าบ้านก็ได้รับนโยบายจากกระทรวงคมนาคมให้ศึกษาและดำเนินการปรับปรุงเพื่อส่งเสริมแนวทางเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำท่าเรือแหลมฉบัง ได้เคยออกหนังสือลงวันที่ 13 ธันวาคม 2562 ตั้งคณะกรรมการตามคำสั่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ 130/2562 ลงวันที่ 2 ธันวาคม 2562 และอีกครั้งหนึ่งออกหนังสือลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2563 ตั้งคณะกรรมการตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 500/2563 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563

เป็นที่ทราบกันดีว่าปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำที่ท่าเรือแหลมฉบังมีน้อยมากแค่หลักหมื่นซึ่งคิดเป็นสัดส่วนไม่ถึง 1% ของปริมาณตู้ผ่านท่าของท่าเรือแหลมฉบังปีละประมาณ 7.5-8.1 ล้านทีอียู ในหลายปีที่ผ่านมา การท่าเรือแห่งประเทศไทยกำลังเดินหน้านำดำเนินการตามแผนต่างๆ เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 ท่าเรือคอนเทนเนอร์ใหม่ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆของท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 กำหนดจะแล้วเสร็จในอีก 6-7 ปีข้างหน้า ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเหล่านี้จะเพิ่มขีดความสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือแหลมฉบังอีก 7 ล้านทีอียูเป็น 18.1 ล้านทีอียูต่อปี ถ้าทั้งปริมาณตู้สินค้าส่งออก-นำเข้าของประเทศไทยผ่านท่าเรือแหลมฉบังไม่มีทางที่จะเพิ่มขึ้นเท่าตัวใน 7-8 ปีข้างหน้า ฉะนั้นการเพิ่มปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำจึงมีผลกระทบต่อแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 มาก

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการเดินพิธีการถ่ายลำ แต่ก็สนับสนุนการอำนวยความสะดวกเอื้อให้มีการถ่ายลำเพิ่มขึ้น การเอื้อให้มีการถ่ายลำมากขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง จะช่วยจุดใจสายเดินเรือต่างๆให้นำเรือเข้ามาเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น จะมีระวางบรรทุกบนเรือเพิ่มขึ้น ช่วยให้มีการนำตู้เปล่ามาประเทศไทยมากขึ้น และจะช่วยทำให้การระวางเรือลดลงแข่งกับประเทศเพื่อนบ้านได้ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งออกของประเทศมากมาย

อันที่จริงท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้มีปัญหาหรืออุปสรรคต่อการถ่ายลำอุปสรรคสำคัญอยู่ที่กฎระเบียบและระเบียบปฏิบัติทางศุลกากรและการควบคุมสินค้าถ่ายลำผ่านแดนของหน่วยงานรัฐอื่นๆ

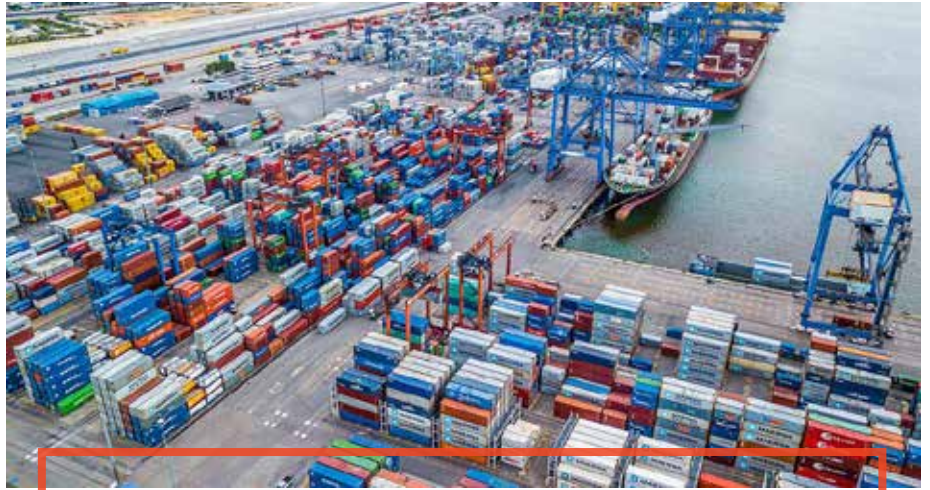
หลังจากที่ทพร. ศุลกากร พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13

พutschิกายัน 2560 กรมศุลกากรก็ได้ออกประกาศที่ 140/2560 เรื่องพิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่ปริมาณตู้ถ่ายลำใน 3 ปีที่ผ่านมาก็ไม่กระเตื้องขึ้น บ่งบอกว่าประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 ยังไม่ได้เอื้อการถ่ายลำในประเทศไทย ประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 ยังกำหนดให้ตัวแทนเรือผู้ขอถ่ายลำต้องยื่นใบขนถ่ายลำ (เดิมเรียกใบแนบ 9) บัญชีสินค้าถ่ายลำขาเข้าและขาออก และบัญชีตู้ถ่ายลำ พรบ. ศุลกากร 2560 เองก็กำหนดค่านิยาม “ของต้องห้าม” หรือ “ของต้องกักต” ให้รวมถึงการควบคุม “นำผ่าน” ของกฎหมายอื่นด้วย โดยเฉพาะในหมวด 4 ส่วนที่ 1 มาตรา 106 ระบุว่า “ให้นำข้อห้ามหรือข้อจำกัดสำหรับการนำผ่านตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับกับของที่นำเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือถ่ายลำ” เนื่องจากเกือบทั้งหมดของการถ่ายลำเป็นสินค้าที่ขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL เรือต่อเรือ และส่วนใหญ่ในท่าเดียวกัน และที่สำคัญต้องครอบคลุมโดยใบตราส่งแบบตลอดทาง ตลอดการขนถ่ายลงจากเรือลำแรก การกองเก็บในที่เฉพาะรอจนเคลื่อนย้ายไปบรรทุกขึ้นเรืออีกลำหนึ่ง อยู่ในความดูแลควบคุมในเขตรั้วศุลกากรอยู่แล้ว กรมศุลกากรควรกำหนดกฎระเบียบและระเบียบปฏิบัติที่เรียบง่าย และให้ตัวแทนเรือถ่ายลำยื่นบัญชีตู้ถ่ายลำ (Container List) อย่างเดียวพอเหมือนอย่างท่าถ่ายลำหลักอื่นๆ

ตามข้อมูลของศุลกากร ขณะนี้มีกฎหมาย 17 ฉบับของหน่วยงานรัฐอื่นที่ควบคุมสินค้านำผ่าน (ซึ่งรวมการถ่ายลำและผ่านแดน) กฎหมายควบคุมสินค้านำผ่านที่ลงใน BSAA News No. 33 ในขณะนั้นมี 14 ฉบับ ที่เพิ่มอีก 3 ฉบับคือ

- พรบ. การประมง พ.ศ. 2558
- พรบ. พลังนิวเคลียร์เพื่อสันติ พ.ศ. 2559
- พรบ. การควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. 2562 - สินค้าใช้ได้สองทาง

กฎหมายควบคุมสินค้านำผ่านฉบับหลังสุดคือพรบ.การควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง 2562 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 เน้นการควบคุมสินค้าใช้ได้สองทาง (Dual-Use Item: DUI) เป็นหลัก จะอิงตามบัญชีรายชื่อของ EU ซึ่งประกอบด้วยสินค้าจับต้องได้ (Tangible) ประมาณ 1,500 รายการ และจับต้องไม่ได้ (Intangible) อีกกว่า 200 รายการ กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้ต้องควบคุมผู้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก ส่งกลับถ่ายลำ ผ่านแดน ถ่ายโอนเทคโนโลยีและ



“ การแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 ให้ใช้บัญชีตู้ถ่ายลำอย่างเดียวหรือการแก้ไขกฎหมายของหน่วยงานรัฐอื่นๆ ให้ยกเว้นการควบคุมสินค้าถ่ายลำ (ยกเว้นของที่ห้ามกันทั่วโลก) ที่ขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL อาจทำได้เนื่องจากขัดต่อข้อกฎหมาย ต้องรอการแก้กฎหมายก่อน

ซอฟต์แวร์ รายละเอียดเกี่ยวกับกฎระเบียบและระเบียบปฏิบัติจะต้องรออนุญาตออกโดยกระทรวงพาณิชย์ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐที่บังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ได้บอกแล้วว่าประเทศไทยจะไม่ใช้วิธีการออกใบอนุญาตควบคุม แต่จะใช้วิธี Catch All Control (CAC) ซึ่งเน้นความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องให้ต้องมีระบบภายในองค์กรที่เรียกว่า Internal Compliance Policy (ICP) และการควบคุมวิธีอื่นๆ ขบวนการทำ ICP ประกอบด้วย

- พันธะของฝ่ายจัดการ
- การกลั่นกรองทางการค้า
- การตรวจสอบภายใน
- การฝึกอบรม
- การบันทึกและเก็บข้อมูล
- การทำโทษและรายงาน

สายเดินเรือและ BSAA ได้อธิบายหลายครั้งแล้วว่า สายเดินเรือไม่กังวลกับการห้ามนำเข้า-ส่งออกหรือนำผ่านของบางประเภท เช่น อาวุธ วัตถุระเบิด ยาเสพติดให้โทษ ฆาตกร เป็นต้น เพราะของเหล่านี้ห้ามในทุกประเทศทั่วโลก แต่ปัญหาคือการควบคุมการถ่ายลำสินค้าที่ค้าขายทั่วไป

กรมศุลกากรได้เชิญ 11 หน่วยงานรัฐมาร่วมประชุมเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2562 เพื่อหารือการยกเว้นบทบัญญัติของกฎหมายการนำผ่านราชอาณาจักร ผู้แทนจากหน่วย

งานรัฐต่างยืนยันว่าต้องควบคุมการนำผ่านเพื่อความปลอดภัยของประชาชนและความมั่นคงของประเทศ

เนื่องจากสายเดินเรือเป็นเพียงผู้ขนส่ง ไม่ได้เป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้า จึงเป็นไปได้ที่สายเดินเรือจะขออนุญาตกับหน่วยงานที่ควบคุมสินค้านำผ่าน สายเดินเรือต่างๆผ่านทาง BSAA จึงมีข้อเสนอร้องขอให้หน่วยงานรัฐยกเว้นการควบคุมสินค้าถ่ายลำ (ยกเว้นของที่ห้ามกันทั่วโลก) ที่ขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL

มีผู้ให้ข้อคิดเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังสามารถเป็นท่าถ่ายลำทางเลือก ซึ่งเป็นความคิดเห็นที่ถูกต้อง เนื่องจากโดยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แล้วท่าเรือแหลมฉบังเสียเปรียบท่าเรือถ่ายลำหลักอย่างสิงคโปร์หรือในมาเลเซีย แต่ถ้ากฎระเบียบและระเบียบปฏิบัติของเราเอื้อต่อการถ่ายลำ สายเดินเรืออาจเลือกมาถ่ายลำที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น

การแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ 140/2560 ให้ใช้บัญชีตู้ถ่ายลำอย่างเดียว หรือการแก้ไขกฎหมายของหน่วยงานรัฐอื่นๆ ให้ยกเว้นการควบคุมสินค้าถ่ายลำ (ยกเว้นของที่ห้ามกันทั่วโลก) ที่ขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL อาจทำได้เนื่องจากขัดต่อข้อกฎหมาย ต้องรอการแก้กฎหมายก่อน ■

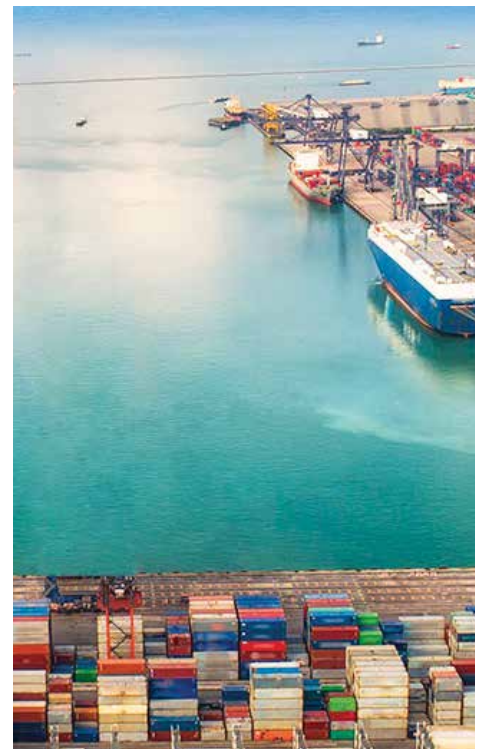
Can Laem Chabang Port be a Regional Transshipment Hub?

เรียบเรียง : BSAA

BSAA has earlier published in BSAA News Issue No. 31, 33, 37 and 39 articles on the problems and obstacles to transshipment/transit. We will see what has happened during the past years and find out if we have an answer to the question: "Can Laem Chabang Port Be a Regional Transshipment Hub?"

Over the years, the issue of transshipment has extensively been discussed in many forums. Government authorities, from Department to Ministry levels, all wish to see Laem Chabang Port become a regional transshipment hub. The problems and obstacles to transshipment have been a hot topic of discussion at the Ministry of Transport and Ministry of Commerce during the last months. Laem Chabang Port and the Port Authority of Thailand, who oversees LCB deep sea port, has been given by the Ministry of Transport as a policy to find out ways and means to enhance the volume of transshipment containers. Laem Chabang Port has earlier issued a letter dated 13th December 2019 to set up a T/S Working Committee as per PAT Order No. 130/2562 dated 2nd December 2562. LCP again issued a letter on 24th November 2020 to set up a T/S Working Committee as per Ministry of Transport Order No. 500/2563 dated 16th July 2563.

It is generally known that the volume of transshipment containers at Laem Chabang Port is very insignificant, in only 5-digit figure or less than 1% of the annual throughput of approximately 7.5 – 8.1 million TEU at LCP during the past several years. The PAT is proceeding with various plans of LCP Phase III development. The new container terminals and other infra-



structures of LCP Phase III, which have been scheduled to be completed in 6-7 years, will increase the LCP capacity by 7 million TEU to 18.1 million TEU per year. The volume of import/export container throughput via LCP alone can never grow doubly in the next 7-8 years. Enhancement of transshipment volume therefore has a significant impact on the LCP Phase III development.

The Thai National Shippers Council (TNSC) actually does not directly get involved in the transshipment formalities. However, TNSC fully supports facilitation of transshipment at LCP as this will urge shipping lines to bring more mother vessels to call at LCP which will mean more space on Vessel for empty container repositioning to Thailand and will help result in more competitive freight rates from



"The Best Shipping Company, Shanghai - Japan Route" Since 1983

China Direct Service: BKK/LCB

HCM - SHA - XMN
+Yangtze River Ports

Japan Direct Service: LCB

HKG - TYO - NGO - UKB
+Outports of Japan

Inquiry, please call +66 2026 7119
Email: jj-sales@th-sjj.com



**Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co., Ltd.
C/O TCC Agency Ltd.**

1168/5 Lumpini Tower, 3rd Fl., Rama 4 Road
Tungmahamek, Bangkok 10120 Thailand





การทำเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

ก้าวสู่ Smart Port

รากฐานมั่นคง ซื่อตรงต่อผู้ใช้บริการ
ยกระดับมาตรฐานสู่สากล

Thailand. This will greatly benefit the country's exports. In fact, Laem Chabang Port has no problems or any obstacles to transshipment. The real obstacles are Customs regulation/procedure and other government agencies' control on transshipment goods.

After Customs Act, B.E. 2560 went into force on 13th November 2017 Customs Dept. issued Notification No. 140/2560 on Electronic Regulation and Procedure for transshipment. The volume of transshipment containers at LCP during the past 3 years, however, has remained low. It is evident that the electronic procedure as per Notification No. 140/2560 has not facilitated transshipment. Customs Dept. Notification No. 140/2560 still requires shipping agents to submit the transshipment declaration form, inbound and outbound transshipment cargo manifest and transshipment container list via NSW. The Customs Act 2560 defines that control on "Prohibited" and "Restricted" goods will also cover "bringing in transit" as stipulated in other laws. Chapter 4, Part 1, Section 106 of the Customs Act also stipulates that provisions on prohibition and restriction in other laws are to be applied to transshipment and transit.

Almost all the transshipment goods are transported in FCL containers, discharged from one vessel and loaded onto another vessel and mostly in the same port. More importantly, the transport must be covered by a through Bill of Lading. Discharging from the first vessel, moving and storage of transshipment containers till loading onto the second vessel are all under Customs' supervision. Customs Dept. should therefore simplify the regulation and procedure for transshipment and accept only the transshipment container list as done in other transshipment hubs.

According to Customs, there are now 17 other laws controlling transshipment and transit goods. There were then 14 laws published in BSAA News No. 33. The additional 3 laws are:-

- Royal Ordinance on Fisheries, B.E. 2558 (2015)
- Nuclear Energy for Peace Act, B.E. 2559 (2016)
- Trade Control on Weapons of Mass Destruction Act, B.E. 2562 (2019) – DUI



The TCWMD Act went into force on 1st January 2020. The law emphasizes on control of Dual-Use Item (DUI). The control in Thailand will be based on the EU list, which comprises of approximately 1,500 items of tangible goods and more than 200 intangible items. The TCWMD-DUI law covers control on those involved in export, re-export, transshipment, transit, transfer of technology and software. The Ministry of Commerce is to issue by-laws detailing the relevant regulation and procedure. The Dept. of Foreign Trade (DFT), Ministry of Commerce, who is the main regulator, has informed that Thailand will not implement the control via licensing, but instead will use the "Catch All Control: CAC". The CAC system will require operators concerned to have an Internal Compliance Policy (ICP) and will enforce other control options. The process of ICP consists of:

- Commitment of Management
- Trade Screening
- Auditing
- Training
- Record Keeping
- Penalties and Reporting

Shipping lines and BSAA have repeatedly clarified that shipping lines do not worry about

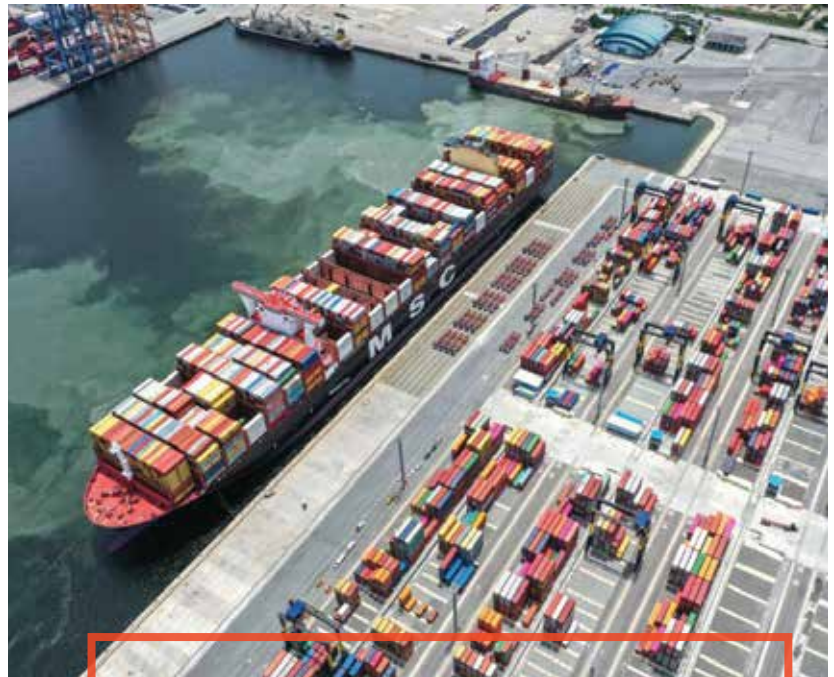


the prohibition of certain items such as arms, explosives, narcotics, elephant ivory as these are also prohibited in every country world wide. The problem is with the control on other commercial items which are normally traded.

Customs Dept. has invited 11 government agencies to a meeting on 10th September 2019 to discuss the issue of control on goods transiting the Kingdom of Thailand. Representatives from the agencies all confirmed that the control on transshipment/transit goods was necessary for the safety of the people and security of the country.

As shipping line is neither the cargo owner nor representative of the cargo owner it is impossible for a shipping line to apply for a permit from the controlling agency. Through BSAA shipping lines have requested government agencies to consider waiving control on transshipment goods (except items prohibited world wide) in FCL container.

There is comment that Laem Chabang Port could be an alternative transshipment port. The comment is very true because LCP, despite its geographical disadvantage locationwise compared



“

The request to Customs Dept. to amend Notification No. 140/2560 for a more simplified regulation/procedure and to accept only the transshipment container list and to other government agencies to waive (except items prohibited world wide) control on transshipment goods in FCL container may not be possible as this involves a legality issue. We will have to wait until the laws are amended.

**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.
3029-31 8th Floor, Watt Street Tower Building, Surawongse Road,
Klong Sanayong, Khet Bangkok, Bangkok 10500
Tel: 0 2625 0000 Fax: 0 2632 7300
website: www.kline.co.th

KLTL
K Line Total Logistics

to other main transshipment hubs, could still be chosen as a transshipment port by shipping lines if we have facilitating transshipment regulation and procedure.

The request to Customs Dept. to amend Notification No. 140/2560 for a more simplified regulation/procedure and to accept only the transshipment container list and to other government agencies to waive (except items prohibited world wide) control on transshipment goods in FCL container may not be possible as this involves a legality issue. We will have to wait until the laws are amended. ■

DP WORLD



- Deep sea containers terminals (B5 and C3)
- Handle vessel LOA > 360 m. with berth length 900 m.
- Receiving import/export containers
- Receiving empty storage containers
- Delivering import laden/empty containers by truck and train
- Vessel loading and discharge
- CFS stuffing/un-stuffing
- Depot at LCB port
- Provide connectivity by One Stop barges to/from Laem Chabang to river terminal in Bangkok



- Warehousing (FreeZone / General / GMP and others)
- Trucking
- Barging for import and export
- River terminal in BKK
- Global Freight Forwarding
- Customs clearance
- Break bulk / Project cargoes
- Labour management
- Handle end to end logistics in Thailand
- Others of Logistics Services

Talk to us :

commercial.department@lcit.com
mkt@one-stop-logistics.com
Tel : 038 - 408200 ext. 5000, 5432, 3456

www.lcit.com
www.one-stop-logistics.com
Facebook : LCIT ท่าเรือแหลมฉบัง B5 & C3