

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 56 | Oct - Dec 2021



RCEP

REGIONAL
COMPREHENSIVE
ECONOMIC
PARTNERSHIP

**The world largest
free trade area will
come into effect on
*1 Jan 2022***

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

PAN OCEAN

We currently represent :
 • Blue Water Lines Pte Ltd.
 • AVANA GLOBAL FZCO

• 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
 Tungskulka, 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 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 (Bangkok) 25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวง 11 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10330

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



Towards 26 Years of Experience

SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.
 TUGBOAT SERVICE - Sriracha / Laem Chabang Port
www.srirachatugboat.com

READY TO ADAPT

SAMUDERA SHIPPING

SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.

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

samudera.id

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



"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 : RCEP

Regional Comprehensive Economic Partnership

The world largest free trade area will come into effect on 1 Jan 2022



10-12 Shipping Knowledge *Shipping Terms for Beginner*



13-14 Point of View *Mr. Pisit Rittapirom*



15 Activities

Sponsors : ผู้สนับสนุน

Cover Story: RCEP
Regional Comprehensive Economic Partnership

- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P. 2
- K LINE (THAILAND) LTD.P. 14
- LEAM CHABANG PORTP. 9
- PORT AUTHORITY OF THAILANDP. 16
- 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 ส่งออก 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 necessarily reflect those of the BSAA, individual members or publisher.

ขอรับสมาชิก 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

RCEP

The world largest free trade area will come into effect on 1 Jan 2022



RCEP ย่อมาจาก Regional Comprehensive Economic Partnership เป็นความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคของ 15 ประเทศ ประกอบไปด้วยกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ประเทศที่เราคุ้นเคยกันดีอยู่แล้ว และประเทศพันธมิตรนอกอาเซียน อีก 5 ประเทศ คือ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์



กติกาข้อตกลง RCEP ได้มีการเจรจาและเป็นที่ยุติเมื่อปี 2562 โดยได้มีการออกแถลงการณ์ร่วมกันเสร็จสิ้นแล้วในเวลานั้น แต่ทว่ายังไม่มีการบังคับใช้ เพราะเงื่อนไขที่กำหนดไว้ คือ ในกลุ่มประเทศอาเซียน 10 ประเทศต้องมีไม่น้อยกว่า 6 ประเทศให้สัตยาบัน และประเทศนอกสมาชิกอาเซียนที่มี 5 ประเทศ ต้องมีอย่างน้อย 3 ประเทศร่วมให้สัตยาบัน

RCEP : เขตการค้าเสรีที่ใหญ่ที่สุดในโลก

ปัจจุบันประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนได้ให้สัตยาบันแล้ว 6 ประเทศ ประกอบด้วย สิงคโปร์ บรูไน สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และประเทศไทย สำหรับประเทศนอกอาเซียนที่ให้สัตยาบันแล้วประกอบไปด้วย จีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ จึงเป็นไปตาม

เงื่อนไขการบังคับใช้ของข้อตกลง โดยกำหนดให้เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2565 นี้ อันจะมีผลให้ RCEP กลายเป็น FTA (Free Trade Area) ที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีประชากรรวมกันถึง 2,300 ล้านคน คิดเป็น 30% ของประชากรโลก และทำให้กลุ่มประเทศ RCEP มีจีดีพี 33.6% ของจีดีพีโลก หรือ 1 ใน 3 ของจีดีพีโลก มูลค่าการค้าประมาณ 30% ของมูลค่าการค้าโลก สำหรับ อินโดนีเซีย มาเลเซีย พม่า, ฟิลิปปินส์, และเกาหลีใต้ ที่ยังไม่ให้สัตยาบันนั้น ทุกๆ ประเทศยกเว้น พม่า เชื่อว่าน่าจะดำเนินการเรื่องนี้ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาอีกไม่นาน

โอกาสทางการค้าของไทย

ข้อตกลง RCEP เมื่อมีผลบังคับใช้จะสร้างโอกาสทางการค้า การลงทุนให้กับประเทศไทย ยกตัวอย่าง

เช่น ภาคการส่งออก ภาชนะนำเข้าในประเทศปลายทางลดเป็น 0 อย่างน้อย 39,366 รายการ ทั้งนี้ มีจำนวน 29,891 รายการที่เป็น 0 ทันทีที่บังคับใช้ ตลาด RCEP จะเป็นการเพิ่มโอกาสส่งออกสินค้าไทยให้เข้าถึงตลาดได้กว้างขวางยิ่งขึ้น ทั้งระดับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และ SME

สำหรับภาคการบริการต่างๆ ก็มีโอกาสในการเข้าไปลงทุนในหลายๆประเทศด้วย เนื่องจากมีระเบียบกฎเกณฑ์ใหม่ในเรื่องการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐบาล ในเรื่องนโยบายว่าด้วยการแข่งขัน การลงทุน การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) กฎระเบียบศุลกากรที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะช่วยบรรดาผู้ประกอบการของไทยที่มีศักยภาพกว่าความได้เปรียบแห่งโอกาสทางธุรกิจได้เพิ่มมากขึ้น

ในทางกลับกัน ไทยก็ต้องเปิดตลาดให้กับสินค้า



REGIONAL COMPREHENSIVE ECONOMIC PARTNERSHIP

15 ASIA-PACIFIC NATIONS

Australia
Brunei
Cambodia
China
Indonesia
Japan
Laos
Malaysia
Myanmar
New Zealand
Philippines
Singapore
South Korea
Thailand
Vietnam



บริการ และการลงทุนที่จะเข้ามาจากต่างประเทศ ข้อดีคือ ผู้ประกอบการจะมีทางเลือกในการนำเข้า วัตถุดิบและสินค้าทุนจากประเทศสมาชิกที่มีความ หลากหลายมากขึ้น และสำหรับผู้บริโภค จะมีสินค้า และบริการต่างๆ ให้เลือกมากขึ้น ทั้งระดับราคาและ คุณภาพหลากหลายมากขึ้น

ในแง่ของธุรกิจ เราจะเห็นสินค้าและธุรกิจจาก ต่างประเทศทยอยเข้ามาทำตลาดในประเทศไทยมาก ยิ่งขึ้นกว่าที่ผ่านมา เนื่องจากประเทศไทยเป็นตลาด ที่มีขนาดใหญ่ และมีกำลังซื้อสูงของกลุ่มอาเซียน ทั้ง ยังมีสถานภาพเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคแห่งนี้ จึง เป็นที่หมายตาของธุรกิจต่างๆ ที่ต้องการขยายตลาด สร้างการเติบโต โดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้วกลุ่มธุรกิจจาก ประเทศพันธมิตรของอาเซียน ไม่ว่าจะเป็น จีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ และนั่นจะกระทบต่อผู้ ประกอบการไทยที่ไม่ทันได้ปรับตัว หรือเตรียมรับมือ การรุกเข้ามาของสินค้าและบริการจากต่างประเทศ

ปัจจุบัน มูลค่าการค้าระหว่างประเทศรวมของ ไทยอยู่ที่ประมาณ 2.52 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 7.87 ล้านล้านบาท โดยไทยส่งออกไป RCEP 1.23 แสน ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 3.83 ล้านล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 53.3 ของการส่งออกทั้งหมด

ไทยนำเข้าจากประเทศในกลุ่ม RCEP 1.29 แสน ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 4.04 ล้านล้านบาท ร้อยละ 62.1 ของการนำเข้าไทยทั่วโลก

ศึกษาเกี่ยวกับ RCEP

กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมเจรจาการค้าระหว่าง ประเทศ ได้มีการเปิดศูนย์บริการ RCEP Center เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2564 ที่ผ่านมา เพื่อให้บริการ ข้อมูลข่าวสารความตกลง RCEP ตลอดจนความ ตกลงการค้าเสรี หรือ FTA ที่ไทยเป็นภาคี และข้อ มูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยมี ข้อมูลสำคัญที่ให้บริการ ได้แก่

- (1) ข้อมูลความตกลง RCEP และความตกลง FTA ฉบับอื่นๆ ของไทย
- (2) สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย
- (3) อัตราภาษีศุลกากรของไทยและคู่ FTA
- (4) กฎถิ่นกำเนิดสินค้าภายใต้ความตกลง FTA ฉบับต่างๆ
- (5) ข้อมูลมาตรการทางการค้าของไทยและคู่ FTA และ
- (6) ระบบติดตามการค้าระหว่างประเทศ

สำหรับข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับ RCEP ผู้ ประกอบธุรกิจควรศึกษาข้อมูลเพื่อสร้างโอกาสให้ กับตนเอง และเตรียมรับมือการเปลี่ยนแปลง โดย สามารถศึกษาผ่านศูนย์บริการ RCEP Center ของกระทรวงพาณิชย์ เบอร์โทร 02-507-7555 www.dtn.go.th ■

The Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) is a regional economic agreement amongst 15 partner countries, including 10 ASEAN member states and five non-ASEAN allies namely China, Japan, South Korea, Australia and New Zealand.

The agreement to establish RCEP has been negotiated and finalized in 2019, followed by a joint-statement. However, RCEP hasn't yet come into effect, because six of the 10 ASEAN countries, as well as at least three of the five non-ASEAN countries have yet to ratify the agreement.

RCEP: The world's largest free trade area

Currently, six countries out of ten in the ASEAN region have already submitted their ratification including Singapore, Brunei, Laos, Cambodia, Vietnam and Thailand. And four out of five countries in the non-ASEAN have also ratified the agreement including China, Japan, Australia and New Zealand. That means the ratification of RCEP will come into effect on 1 January 2022 in accordance with the conditions of the agreement. RCEP will then effectively become the world's largest free trade area (FTA), with a combined population of 2.3 billion or 30% of the world's population. RCEP's total GDP will account for 33.6% or one-third of the world's GDP, with the trade volume equaling approximately 30% of global trade.

For those countries that haven't yet submitted their ratification, and that includes Indonesia, Malaysia, Myanmar, Philippines and South Korea, it is believed that all the countries except Myanmar will ratify soon in a due course.

Thailand's trade opportunity

When the RCEP agreement is in effect, it will bring trade and investment *opportunity to Thailand*. For instance, in the export sector, the tariffs in the destination countries will be reduced to zero. Thailand has at least 39,366 of export goods of which 29,891 items will enjoy zero tariffs immediately after RCEP is in effect. The RCEP market will increase Thailand's opportunity to export products. This will include large industries, as well as the SMEs.

Regarding the service sector, it's also an opportunity to invest in many countries. Since there will be new rules and regulations for government procurement - in terms of policy in investment com-



petitiveness, E-commerce and Customs regulations, which will be set at the same standard in all countries. This will help potential Thai entrepreneurs increase their competitiveness and gain advantages in overseas business opportunities.

On the other hand, Thailand will have to open the market for service and investment businesses under the same conditions for other countries. On the positive side, Thai entrepreneurs will have a choice in importing various raw materials and investing products from other member countries. For the consumers, there will be more products and services to choose in terms of prices and quality.

Regarding businesses generally, there will be more products and services from other countries gradually entering the Thai market than was previous. Since Thailand is a big market and has one of the higher purchasing power among ASEAN countries, others will want to enter Thai market. Thailand will become a target for various businesses to expand in, especially those companies from ASEAN allied countries including China, Japan, Australia and New Zealand. As a result, this will affect Thai entrepreneurs who haven't yet adjusted or haven't yet prepared to deal with the influx of products and services from foreign countries.

Today the total volume of Thailand's international trade equals US\$ 2.52 hundred billion, or 7.87 trillion baht. Thailand's export to RCEP totals US\$ 1.23 hundred billion, or 3.83 trillion baht, and

is estimated to be 53.3% of total exports.

Thailand imports from RCEP countries total US\$ 1.29 hundred billion, or 4.04 trillion baht, which is estimated to be 62.1% of total imports.

Thailand's RCEP centre

The Department of Trade Negotiations of the Commerce Ministry opened the RCEP Centre on 29 March, 2021 to provide information about the RCEP agreement and FTA agreements that Thailand has ratified and also other information relating to international trade, as follows;

1. RCEP agreement and other Thailand's FTA agreements;
2. Statistics of Thailand's international trade;
3. Ratios of Customs tariffs and Thailand's FTA partners;
4. Origin of products under various FTA agreements;
5. Thailand's trade standard and FTA partners;
6. International trade tracking system..25

It's advised that Thai entrepreneurs study the information relating to the RCEP in order to prepare for new opportunities and any changes.

For those interested, they should contact the RCEP Centre of the Commerce Ministry or call 02-507-7555 or visit the website www.dtn.go.th. ■

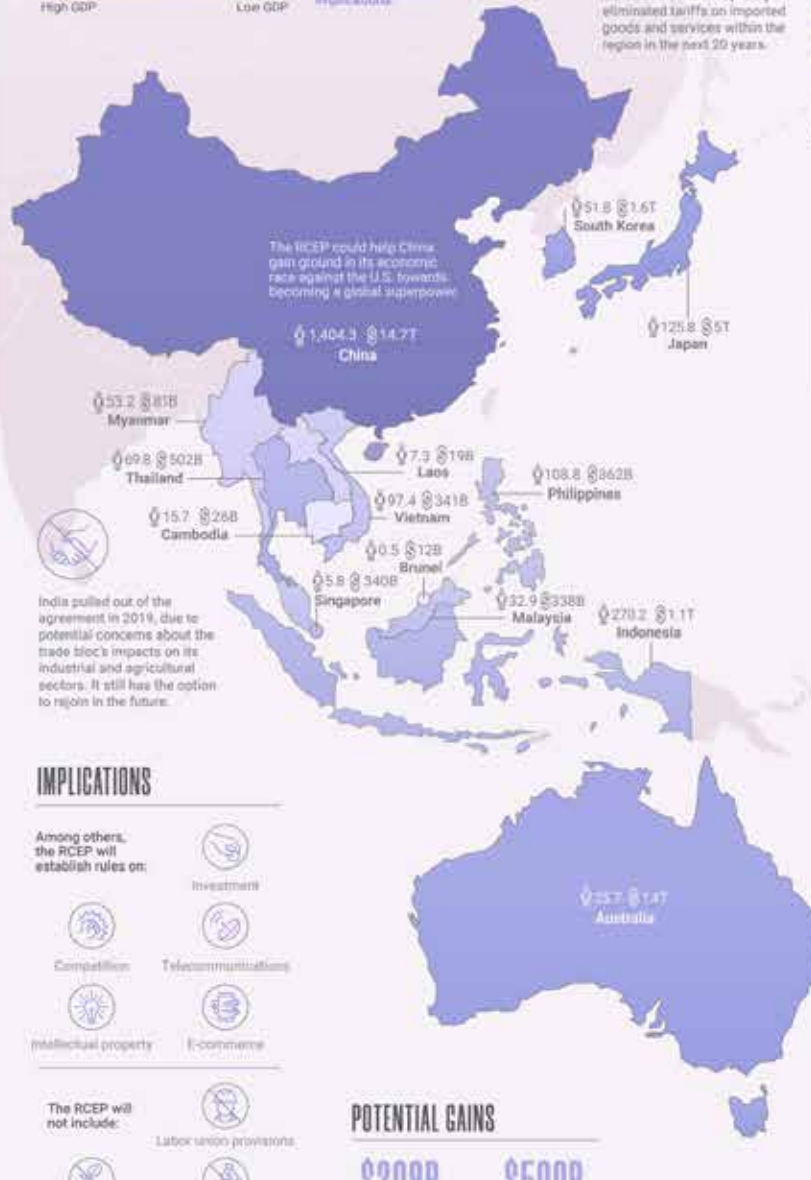
RCEP FACT SHEET

RCEP THE WORLD'S BIGGEST TRADING BLOC

The Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) is officially the biggest trade bloc in history.

Population (M) Nominal GDP
High GDP Low GDP

We break down everything you need to know, from who's involved to its implications.



The RCEP could help China gain ground in its economic race against the U.S. towards becoming a global superpower.

India pulled out of the agreement in 2019, due to potential concerns about the trade bloc's impacts on its industrial and agricultural sectors. It still has the option to rejoin in the future.

IMPLICATIONS

Among others, the RCEP will establish rules on:

- Investment
- Competition
- Telecommunications
- Intellectual property
- E-commerce

The RCEP will not include:

- Labor union provisions
- Environmental protection
- Government subsidies

POTENTIAL GAINS

\$209B added annually to world incomes
\$500B added to world trade by 2030.

WHAT IS THE RCEP? The RCEP is a free trade agreement between 15 Asia-Pacific nations.

8+ It's been formalized after 8+ years of negotiation. **2022** At its current pace, the RCEP is set to come into effect in early 2022.

3/5 Once the RCEP is ratified by three-fifths of its signatories—a minimum of 6 ASEAN nations and 3 non-ASEAN nations—it will go ahead within 60 days.

WHY WAS IT CREATED?

Member nations will benefit from lowered or completely eliminated tariffs on imported goods and services within the region in the next 20 years.

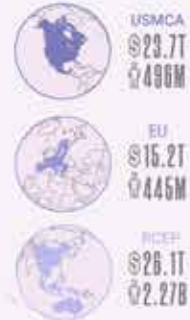
It will surpass existing Asia-Pacific trade agreements such as the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) in size and scope.

FAST FACTS

Combined Population: **2.27B**
Combined Nominal GDP: **\$26.1T**

Altogether, this is ~30% of global GDP and population.

The RCEP is larger than the U.S.-Mexico-Canada Agreement (USMCA, formerly known as NAFTA) and the European Union.



Source: IMF, ASEAN, WorldPop, WorldPop, IMF
Note: GDP values have been inflated up to 2021 and population data for 2021.



COLLABORATORS RESEARCH • WRITING Arjun Iyer (Photo) • DESIGN Zack Adcox (Text) • ART DIRECTION Melissa Friedman



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



Shipping Terms for beginner

ศัพท์ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

a | b | c | d | e | f | g | h | i | j | k | l | m | n | o | p | q | r | s | t | u | v | w | x | y | z

Container & Cargo

DECK CARGO

หมายถึงสินค้าที่บรรจุบนปากรางเรือ



DRY CONTAINER

หมายถึงตู้คอนเทนเนอร์แบบมาตรฐานเหมาะสำหรับสินค้าทั่วไป มีหลายขนาด แต่ตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกใช้งานมากที่สุดในโลก เป็นตู้ขนาด ยาว 20 ฟุต และ 40 ฟุต



DG : DANGEROUS GOODS

หมายถึง สิ่งของ หรือวัตถุที่มีคุณสมบัติทางเคมีหรือทางกายภาพ โดยตัวของมันเอง หรือเมื่อสัมผัสกับสารอื่น (อากาศ หรือ น้ำ ฯลฯ) ทำให้เกิดอันตรายต่อมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือต่อสภาพแวดล้อม



FLAT RACK CONTAINER

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีพื้นราบ เปิดโล่งทั้งด้านบนและด้านข้าง มีฐานพื้น เหมาะสำหรับใส่สินค้าที่มีขนาดใหญ่ กว้าง หรือสูงเป็นพิเศษ ไม่สามารถใส่ในตู้แบบมาตรฐานได้



GOH

Garments on hangers คือการขนส่งเสื้อผ้า โดยวิธีการแขวนเสื้อเข้าไปที่ตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อสินค้าไปถึงปลายทาง ผู้ซื้อสามารถนำสินค้าไปจัดจำหน่ายได้เลยทันที



HIGH CUBE CONTAINER

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตที่มีความสูง 8 ฟุต 9 นิ้ว สูงกว่าตู้มาตรฐานทั่วไปที่สูง 7 ฟุต 9 นิ้ว



ISO TANK CONTAINER

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ถอดออกแบบมาเพื่อใช้บรรจุของเหลวโดยเฉพาะ



OPEN TOP CONTAINER

เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ออกแบบมาให้ด้านบนเปิดโล่ง เหมาะสำหรับใช้ในการวางสินค้าที่มีความสูงเป็นพิเศษ ไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูได้



REEFER CONTAINER

หรือ Refrigerated Container เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีระบบทำความเย็น สามารถควบคุมอุณหภูมิระหว่าง การขนส่งได้ เหมาะสำหรับขนส่งของสด แช่เย็น แช่แข็ง



VENTILATED CONTAINER

เป็นตู้ที่มีรูระบายอากาศอยู่โดยรอบ ใช้สำหรับบรรจุสินค้าจำพวกผัก และผลไม้สดบางชนิดที่ต้องการการระบายอากาศ



a|b|c|d|e|f|g|h|i|j|k|l|m|n|o|p|q|r|s|t|
u|v|w|x|y|z

Concealed loss/concealed damage:

Shortage of or damage to goods shipped that is not immediately evident upon delivery.

การขาดหรือความเสียหายของสินค้าที่จัดส่งซึ่งไม่ปรากฏชัดในทันทีเมื่อส่งมอบ (เป็นข้อความที่ใช้ในเงื่อนไขการประกันภัยสินค้าทางทะเล)

commodity:

Any commercial good that is shipped.

สินค้าที่ถูกขนส่ง

cabotage:

Shipment of cargo between a nation's ports is also called coastwise trade.

การขนส่งที่อยู่ภายในขอบเขตประเทศใดๆ หรืออาจเรียกว่า การขนส่งชายฝั่ง

Carrier Owned Container (COC):

A container owned or leased by a shipping line to transport goods by providing both the container and the transportation service.

ตู้สินค้าที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าหรือสายการเดินเรือเป็นเจ้าของ

consolidator:

The person or firm that consolidates (combines) cargo from a number of shippers into a container that will deliver the goods to several buyers.

ผู้รวบรวมสินค้า อาจเป็นบุคคลหรือบริษัทที่รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งสินค้าจำนวนหนึ่งใส่ตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อจะจัดส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อปลายทางอีกต่อหนึ่ง

container surveyor or inspector:

Professionals whose function it is to evaluate containers and asses possible damages against a criteria that has be set for them by their principal.

ผู้เชี่ยวชาญที่มีหน้าที่ในการประเมินตู้คอนเทนเนอร์และประเมินความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

consignment:

A shipment of goods. The buyer of this shipment is called the consignee; the seller of the goods is called the consignor.

สินค้าขนส่ง สินค้าหนึ่งรายการหรือมากกว่าที่ผู้ขนส่งได้รับดำเนินการจัดส่ง

customs broker:

An individual or organization who helps a shipper navigate customs requirements.

ตัวแทนผ่านพิธีการศุลกากร

customhouse:

A government office where duties are paid and import and export paperwork are filed.

ศุลกากร

cut-off time:

The latest time cargo may be delivered to a terminal for loading.

กำหนดเวลาที่จะต้องส่งมอบ (เป็นข้อตกลงร่วมระหว่างสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าและผู้ส่งออกสินค้า โดยเข้าใจตรงกันว่าตู้ CONTAINER ที่ทำการบรรจุสินค้าเสร็จแล้วจะต้องนำส่งท่าเรือเพื่อทำการส่งออก หากสินค้าไม่ทำการคืนตู้ตามวันเวลาที่กำหนดดังกล่าวจะไม่ได้ขนส่งในเที่ยวเรือนั้นๆ)

duties:

Taxes collected on importing and exporting goods.

Also called tariffs.

ภาษีที่เก็บจากการนำเข้าและส่งออกสินค้า เรียกอีกอย่างว่าภาษี

ศุลกากร

free time:

The amount of time that a carrier's equipment may be used without incurring additional charges.

ระยะเวลาที่ปลอดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (โดยทั่วไปหมายถึงค่าใช้จ่ายของตู้คอนเทนเนอร์)

freight prepaid & freight collect:

Freight charges paid by a shipper prior to release of bills of lading by the carrier.

ผู้ส่งสินค้า (Shipper) จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งสินค้า และในทางกลับกัน (Freight collect) คือ ผู้รับสินค้าปลายทาง (Importer/Consignee) จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าโดยจ่ายที่ปลายทาง

harbor dues (also known as port dues):

Charges levied by a port to maintain equipment, infrastructure, and operational systems.

ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ

heavy cargo:

Cargo handling technique involving transfer of commodities to and from the ship using shoreside cranes or ship's gear.

สินค้าหนัก ใช้เรียกสินค้ากลุ่มหนึ่งที่มีลักษณะใหญ่และหนักกว่าปกติ ซึ่งต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและอุปกรณ์พิเศษในการปฏิบัติงาน

Liner Conference:

Liner conferences are “formal or informal private arrangements between carriers, or between shipping lines which enable them to utilize common freight rates and to engage in other.

ชมรมเดินเรือ เป็นการรวมตัวกันของสายเดินเรือโดยทั่วไปเพื่อทำกิจกรรมใดๆ ร่วมกัน ภายใต้กฎเกณฑ์ที่กำหนดร่วมกัน เช่น ใช้ค่าระวางเดียวกัน

Conference rate:

Rates arrived at by conference of carriers applicable to water transportation.

ค่าระวางของชมรมเดินเรือ

notify party:

The notify party is the contact person to be notified when the shipment arrives at destination

ผู้รับสินค้า หรือผู้รับโอนสิทธิ์ในสินค้าจาก Consignee

Origin:

1) Location where a shipment starts its journey or 2) Country where goods were originally manufactured.

หมายถึงท่าเรือที่เรือเริ่มต้นออกเดินทาง หรืออาจหมายถึงประเทศต้นทางที่สินค้าถูกผลิต

Payment terms:

Terms that describe how money will be paid in a transaction.

เงื่อนไขการชำระเงิน

Port of entry:

Port where cargo is unloaded and enters a country.

ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าเข้าประเทศ

marine surveyor:

Person who inspects a ship hull or its cargo for damage or quality.

บุคคลที่ตรวจสอบตัวเรือหรือสินค้าสำหรับความเสียหายหรือคุณภาพ

payload (container):

The maximum weight of cargo that can be loaded in a container (Payload = MGW – Tare)

น้ำหนักบรรทุกของตู้คอนเทนเนอร์ (น้ำหนักทั้งหมด-น้ำหนักตู้เปล่า)

quay

A wharf, which parallels the waterline.

ท่าเทียบเรือ

tariff:

Schedule, system of duties imposed by a government on the import/export of goods; also, the charges, rates and rules of a transportation company as listed in published industry tables.

อัตราค่าบริการต่างๆ ที่รัฐบาลกำหนดในการนำเข้า/ส่งออกสินค้า รวมถึงค่าธรรมเนียม อัตรา และกฎเกณฑ์ของบริษัทขนส่งตามที่ระบุไว้ในตารางที่มีการเผยแพร่เป็นสาธารณะ เช่นอัตราค่าบริการนำเข้าเทียบท่า

Shipper Owned Container (SOC):

A container owned or leased by the shipper – new or used – to transport goods. With SOCs, shipping lines are contracted to provide only the transport service. SOC is by opposition to COC.

คือตู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้ส่งออก หรือ NVOCC (NON-VESSEL OPERATION COMMON CARRIER) เป็นเจ้าของ

Terminal Handling Charge (THC):

Fees levied at a terminal for the management of cargo, and typically cover the inspection, reception, and movement of goods.

ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บที่ท่าเทียบเรือสำหรับการจัดการสินค้า และโดยทั่วไปจะครอบคลุมการตรวจสอบ การรับ และการเคลื่อนย้ายสินค้าด้วย

Turnaround time:

The time between a ship’s arrival at a terminal and its departure.

ระยะเวลาระหว่างที่เรือมาถึงที่ท่าเทียบเรือ จนถึงเวลาที่เรือออกเดินทาง

Tare (Container):

Weight of an empty container.

น้ำหนักของตู้คอนเทนเนอร์โดยที่ยังไม่ได้บรรจุสินค้า



上海锦江航运(集团)有限公司
SHANGHAI JINJIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.

“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



Supply chain disruption : obstacles and challenges of the Thai sea freight sector

อุปสรรคและความท้าทายของภาค การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย



Mr. Piset Rittapirom

Country Manager – Thailand Cluster, Sealand – A Maersk Company
Chairman - Bangkok Shipowners and Agents Association

ปี พ.ศ. 2565 ที่จะถึงนี้ก็จะยังคงเป็นปีที่ท้าทายสำหรับการค้าโลก แม้ว่าอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลจะมีการทยอยส่งเรือซึ่งต่อขึ้นใหม่เกือบ 30 % ภายในอีก 24 เดือนข้างหน้า ปัญหา supply chain disruption ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันทำให้ทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งทางทะเลที่มีต่อระบบซัพพลายเชน นอกจากนี้ยังเป็นที่ทราบกันดีว่า ปัญหาการขาดแคลนระวางเรือขนส่งหรือตู้คอนเทนเนอร์นั้นมิสาเหตุมาจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งมีผลโดยตรงต่อแรงงานผู้ทำหน้าที่เคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง

ในบริบทของประเทศไทยนั้น ผมคิดว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกภาคส่วนต้องทำงานร่วมกันเพื่อสนับสนุนศักยภาพการค้าของประเทศให้สามารถก้าวออกจากวิกฤตได้รวดเร็ว ป้องกันปัญหาไม่ให้เกิดซ้ำรวมถึงการวางรากฐานเพื่อสร้าง S curve โดยมาจากศักยภาพของการค้าการส่งออกซึ่งมีการขนส่งทางทะเลเป็นหัวใจหลักสำคัญ สมาคม BSAA เป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลซึ่งมีโอกาสได้ร่วมทำงานกับทุกภาคส่วนในประเทศตลอดเวลาหลายปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ Eastern Seaboard จนปัจจุบัน คือ EEC ซึ่งถูกคาดหวังว่าจะก่อให้เกิด the next S-Curve โดยที่บริบทการค้าโลกและศักยภาพของกลุ่มประเทศที่ผลิตสินค้าคล้ายๆกันได้พัฒนาขึ้นเป็นอย่างมาก แต่ขณะที่ประเทศไทยกำลังต้องเผชิญกับความท้าทายเรื่องการเข้าสู่สังคมสูงวัยและกฎข้อบังคับและธรรมเนียมปฏิบัติบางอย่างก็ยังเป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนเรื่อง Digital transformation ซึ่งจะกลายเป็นเรื่องหลักในช่วง 5 ปีข้างหน้าในภาคการขนส่ง ประโยชน์คือ จะช่วยแก้ไขปัญหาคาดแคลนแรงงาน เพิ่มประสิทธิภาพธุรกิจ ลดต้นทุนในระยะถัดไป และเสริมสร้างการค้าที่โปร่งใส

ผมคิดว่าประเทศไทยเรามีประเด็นสำคัญอยู่ 3 ข้อ ที่จะต้องร่วมกันทำงานดังนี้

1. การวางแผนแบบองค์รวมแบบสัมพันธ์เชื่อมโยงของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ภาคพื้นดินระหว่างท่าเรือ ประสิทธิภาพการใช้รถบรรทุก และ ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทั้งสามส่วนนี้เป็นปัจจัยทางกายภาพที่ขับเคลื่อนการขนส่งที่สำคัญที่สุด ปัญหาการจราจรในบริเวณท่าเรือและ ลานคอนเทนเนอร์ ในปัจจุบันชี้ให้เห็นถึงอุปสรรคโดยตรงต่อ S curve และ EEC

2. ความจำเป็นที่จะปรับกระบวนการงานโดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพื่อสื่อสารกันล่วงหน้าระหว่างสามภาคส่วนข้างต้นทำให้ทุกฝ่ายสามารถวางแผนการขับเคลื่อน

คอนเทนเนอร์ในภาคพื้นดินได้มีประสิทธิภาพ และต่อเนื่องไปจนถึงเรื่องของการใช้ E-payment เป็นต้น

3. ข้อสุดท้ายเป็นประเด็นซึ่งผมคิดว่ามีความสำคัญมากในการที่จะยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้ทัดเทียมกับท่าเรือสากลอื่นๆทั่วโลกอย่างแท้จริง เพราะประสิทธิภาพของท่าเรือไม่ใช่แค่เรื่องของ capacity หรือ productivity เท่านั้นสิ่งที่ขาดไปคือการ ถ่ายลำ (transshipment) ซึ่งยังมีข้อจำกัดในเรื่องกฎระเบียบและความเข้าใจของหน่วยงานรัฐ ซึ่งหากได้รับการแก้ไข จะส่งผลโดยตรงกับการส่งออก นำเข้าของประเทศ ในแง่ปริมาณระวางเรือ ปริมาณตู้สินค้าและทำให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลง ■

Point of view เป็นคอลัมน์ใหม่ของ BSAA News มีเนื้อหาเกี่ยวกับมุมมอง ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในประเด็นต่างๆ นำเสนอผ่านสายตาของผู้ทรงคุณวุฒิและประสบการณ์ ที่ทำงานอยู่ในภาคการขนส่งสินค้าทางทะเลและที่เกี่ยวข้อง อันจะเป็นประโยชน์ต่อภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย ให้เกิดการพัฒนารอบด้าน

ฉบับนี้ได้รับเกียรติจากคุณพิเศษ ฤทธาภิรมณ์ ผู้จัดการประจำประเทศไทย จาก Sealand - A Maersk Company ซึ่งในปัจจุบันได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งนายกสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ

The coming year 2022 is expected to remain a challenging year for global trade. Although the maritime industry will gradually deliver nearly 30% of newly built ships over the next 24 months, the current supply chain disruption has made everyone realize the importance of maritime transport to the system supply chain. It is also known that the shortage of freight ships or containers is caused by the COVID-19 epidemic, which has a direct effect on workers moving goods from one point to another.

In the context of Thailand, I think it is imperative that all sectors work together to support the country's trade potential to get out of the crisis quickly, prevent problems from reoccurring, and laying the foundations to create the S curve based on the potential of export trade, where maritime transport is the core. The BSAA, representing the maritime industry, has had the opportunity to work with all sectors in the country over the years, from Eastern Seaboard to the present EEC, which is expected to form the next S Curve while the context of global trade and the potential of countries producing similar products has greatly improved. But Thailand

is facing the challenge of aging society and some regulations and customs still hinder the shift in digital transformation, which will become the main topic in the transport sector in the next 5 years. The benefit is that it will help solve the problem of labor shortage, increase business efficiency cost reduction in the next phase and fostering transparent trade.

In my opinion, in Thailand, we have 3 important issues that we must work together:

1. A holistic planning that relates to the linkage of ground container shipments between ports, trucking efficiency, and improvement of container yards. These three are the most important physical factors that drive transportation. Traffic problems in the port areas and container yards currently point directly to the obstacles to the S curve and the EEC.

2. The need for technology-assisted workflows to communicate in advance between the three sectors will enable all parties to plan an efficient ground handling of containers and continues to the use of e-payments, etc.

3. The last point is the point which I think is very important to truly upgrade Laem Chabang Port to be on par with other international ports, because the efficiency of the port is not just a matter of capacity or productivity, but what is lacking is transshipment, which still has limitations on the rules and understanding of government agencies which, if corrected, will directly benefit the country's exports and imports in terms of ship volume, container volume, and unit cost. ■

point of view

Point of View is a new column in BSAA News that provides views on issues related to ocean freight from personnel in this industry from a wide range of professions, and experiences.

.....
 First launched in this issue was honored by Khun Pisit Rittapirom, Country Manager of Sealand - A Maersk Company and the Chairman of Bangkok Shipowners and Agent Association.

**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, Wall Street Tower Building, Surawongse Road,
 Krung Thep Maha Nakhon, Bangkok 10500
 Tel: 0 2625 0000 Fax: 0 2632 7350
 website: www.kline.co.th

KUTL
 KUTL Logo

BSAA

Activities

Activities
Nov21

More news about us please visit :

www.thaibsaa.com

24nov2021

...

Meeting with TNSC

ผู้บริหารของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) และของสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ได้พบปะกันเมื่อวันพุธที่ 24 พฤศจิกายน 2564 ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานะการขนส่งสินค้าทางเรือและการส่งออกของประเทศไทย โอกาสนี้ ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสหราชอาณาจักร ได้แสดงความยินดีกับ คุณสุวัฒน์ อิศวทองกุล ประธานกิตติมศักดิ์ และคุณพิเศษ ฤทธาภิรมย์ ประธาน BSAA

Executives of Thai National Shippers' Council and of Bangkok Shipowners and Agents Association met on Wednesday, 24th November 2021 and exchanged discussion on the situation of sea transport and Thailand's export. On this occasion, Dr. Chaichan Charoensuk, TNSC's Chairman congratulated Khun Suwat Asavathongkul, BSAA's Honorary Chairman and Khun Piset Rittapirom, BSAA's Chairman.





การทำเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

ก้าวสู่ Smart Port

รากฐานมั่นคง ซื่อตรงต่อผู้ใช้บริการ
ยกระดับมาตรฐานสู่สากล