

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 54 | Apr - Jun 2021

PAT'S UPDATES

interview with
อภัส.



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 11 อาคาร 25 ชั้นสูง ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย 10130

www.unithai.com

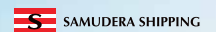
When it comes to restoring your containers, CONNET offers the "Best"



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



BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Issue No.54 | Apr-Jun 2021



4-8 Cover Story

PAT's UPDATES

INTERVIEW WITH DIRECTOR



10-13 Shipping Knowledge

Words/Terms for beginner in maritime transportation

ศัพท์ความรู้เบื้องต้น เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล



14-15 Statistics : 30ports2020

The definitive ranking of the world's largest container ports

Sponsors : ผู้สนับสนุน

Cover Story: PAT's update

- PORT AUTHORITY OF THAILANDP.16
- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P. 2
- K LINE (THAILAND) LTD.P. 13
- LEAM CHABANG PORTP. 9
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P. 2
- SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.P. 2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P. 2
- TCC AGENCY LTD.P. 13
- 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 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 ทวีชัยการพิมพ์ 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

สัมภาษณ์ อภร.

Story : PAT/BSAA



PAT'S updates

BSAA News Cover Story

ฉบับนี้ อยู่กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีเรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย อภิเษกความก้าวหน้า โครงการสำคัญ ต่างๆ ภายใต้การกำกับดูแล



แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ และ Port Community System (PCS) หรือระบบศูนย์กลางเชื่อมโยงข้อมูลด้านขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับเรื่องยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำทั้งระบบ กทท. พร้อมยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงตลาดการค้าโลกตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่มีภารกิจหลักในการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางน้ำในภูมิภาค

ซึ่งในสถานะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว จึงเป็นโอกาสดีในการหันมาพัฒนาระบบโครงสร้าง

พื้นฐานภายในประเทศให้มีศักยภาพและทันสมัยยิ่งขึ้น โดยกระทรวงคมนาคมจึงเร่งผลักดันให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมเจ้าท่า เร่งพัฒนาโครงการต่างๆ ให้เกิดผลโดยเร็ว

โดย กทท. มีแผนยกระดับเป็นท่าเรือชั้นนำได้มาตรฐานสากล โดยมียุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานให้มีมาตรฐานในระดับโลก การพัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง การพัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจให้มีมูลค่าเพิ่ม การพัฒนาการให้บริการและยกระดับการทำงานมุ่งสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงด้วยการนำระบบ Port Community System (PCS) หรือระบบศูนย์กลางเชื่อมโยงข้อมูลด้านขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ ทั้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและเอกชนมาใช้เพื่อการทำงานที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการรองรับโครงข่ายการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ

โครงการ "Smart Port" ซึ่งเป็นโครงการระดับประเทศของการท่าเรือฯ ขณะนี้มีความคืบหน้าอย่างไร?

โครงการ Smart Port เป็นโครงการที่การท่าเรือฯ จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) โดยการพัฒนาพื้นที่เป็น 3 ส่วน คือ พื้นที่โซน A พัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม พื้นที่โซน B พัฒนารูปร่างหลักที่ให้บริการเรือและสินค้าของ ทกท. และพื้นที่โซน C พัฒนาเป็นพื้นที่อสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่

รองรับธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับท่าเรือในส่วนของการพัฒนาพื้นที่โซน B ซึ่งเดิมเป็นลานบรรจุตู้สินค้าเพื่อการส่งออก โรงพักสินค้า และพื้นที่ซ่อมบำรุงเครื่องมือทุ่นแรง พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 500 ไร่ กทท. จะเร่งพัฒนาให้เป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) ศูนย์กลางการกระจายสินค้า และคลังสินค้าขนาดใหญ่กลางกรุงเทพมหานคร สนับสนุนการให้บริการขนส่งสินค้าแบบครบวงจร พร้อมทั้งพัฒนาพื้นที่หลังท่าของ ทกท. ให้สามารถรองรับการปฏิบัติการสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการและยกระดับการให้บริการสู่ระดับมาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลกตามวิสัยทัศน์ของ กทท. "มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573"

โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) ระหว่างท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเทียบเรือชายฝั่งภายในประเทศ สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้า 240,000 ที.อี.ยู./ปี

ขณะเดียวกัน กทท. ได้ร่วมมือกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการศึกษาออกแบบรูปแบบโครงการฯ โครงการพัฒนาระบบประตูเชื่อมตะวันออกและจุดขึ้น - ลงทางด่วนโดยเพิ่มจุดเชื่อมต่อสำหรับทางขึ้น - ลงทางพิเศษ ช่วงอาจณรงค์ - บางนา (S1) เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดของรถบรรทุกบริเวณทางออกด้านทางพิเศษบูรพาวิถีและ

ทางพิเศษช่วงอาจณรงค์ – รามอินทรา เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพัฒนาระบบการขนส่ง และเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ และยกระดับการให้บริการเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย และยกระดับชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือ

ความคืบหน้าการดำเนินโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้เจรจาผลตอบแทนกับกลุ่ม GPC ประกอบด้วย บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK) บริษัท ไซมา ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ได้นำเสนอผลการเจรจาต่อคณะกรรมการ กทท. ได้รับทราบ

โดย กทท.ได้เสนอผลการเจรจาต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ในผลตอบแทนภาครัฐ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามประกาศของ สกพอ. เรื่องการประกาศเชิญชวน วิธีการประกาศเชิญชวนวิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการคัดเลือก หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน พ.ศ. 2560 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกได้ดำเนินการประกาศ กล่าวคือ “ในกรณีที่ไม่มียื่นข้อเสนอที่เสนอผลประโยชน์ที่รัฐจะได้รับได้ถึงตามที่รัฐคาดหวัง ซึ่งระบุไว้ในหลักการของโครงการ หรือไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอขอรับมาตรการสนับสนุนโครงการน้อยกว่าหรือเท่ากับที่รัฐคาดหวัง ซึ่งระบุไว้ในหลักการของโครงการให้คณะกรรมการคัดเลือกเจรจากับผู้ยื่นข้อเสนอ ซึ่งหากผลการเจรจาแล้วผลประโยชน์ตอบแทนภาครัฐที่จะได้รับไม่ถึงตามที่รัฐคาดหวัง ซึ่งระบุไว้ในหลักการของโครงการ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอผลการเจรจาและจัดทำความเห็นเพื่อใช้ประกอบการนำเสนอผลการเจรจาดังกล่าวต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีมูลค่าการลงทุนเบื้องต้นประมาณ 1.5 แสนล้านบาท โดยจะมีรูปแบบการดำเนินการแบบให้เอกชนร่วมลงทุน มีระยะเวลาการดำเนินโครงการนับตั้งแต่การก่อสร้างและให้บริการรวมประมาณ 30-50 ปี โดยมีแผนการก่อสร้าง 8 ปี คาดว่าจะเริ่มเปิดดำเนินการได้ภายในปี 2564 ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการศึกษาศึกษาและสำรวจผล กระทบต่างๆ ของโครงการ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และวิศวกรรม รวมถึงรายละเอียดผลตอบแทนของโครงการ โดยให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาของการท่าเรือแห่งประเทศไทยประเมินผลโดยละเอียด เพื่อให้เกิดผลกระทบทางลบน้อยที่สุด

ซึ่งโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีขนาดพื้นที่ทั้งหมด 2,846 ไร่ ประกอบด้วย

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 2 ท่าเทียบเรือ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ F ความยาวหน้าท่า 2,000 เมตร และท่าเทียบเรือ E ความยาวหน้าท่า 1,500 เมตร ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศ ท่าเรือบริการ และศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ บริเวณหลังท่าเทียบเรือ E และ F เพื่อรองรับตู้สินค้าทางรถไฟ 4 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี เป็นต้น ทั้งนี้ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สาม สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้า ขนาดพื้นที่ระหว่าง 15,000 ที่อียู มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 7 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการภายในปี 2023 ซึ่งเมื่อรวมขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังเฟสที่หนึ่ง 4.3 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และเฟสที่สอง 6.8 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าทั้งหมด 18.1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ท่าเรือแหลมฉบังเฟสที่สามเปิดให้บริการจะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพในการขนถ่ายตู้สินค้าได้ถึง 18.1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟจาก 7 เปอร์เซ็นต์ เป็น 30 เปอร์เซ็นต์ ตามนโยบายของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในการลดต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศจาก 14 เปอร์เซ็นต์ เป็น 12 เปอร์เซ็นต์ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งจะทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศได้ถึง 250,000 ล้านบาท

และเรื่องท่าเทียบเรือรถยนต์ (Ro/Ro) ภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการให้บริการแก่สายเดินเรือและผู้ผลิตรถยนต์ในการส่งออก และนำเข้ารถยนต์และสินค้าทั่วไป (ในบริเวณท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5) เขตท่าเรือแหลมฉบัง โดยปัจจุบันมีท่าเทียบเรือรวม 3 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 697 เมตร ความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ 17 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ถึง 80,000 DWT ที่มีความยาวลำเรือไม่เกิน 240 เมตรได้ 3 ลำพร้อมกัน หรือรองรับการขนส่งรถยนต์ได้ประมาณ 1.2 ล้านคันต่อปี ท่าเทียบเรือตั้งอยู่ปากทางเข้าอ่าวร่องน้ำ ส่งผลให้สายเดินเรือได้รับ

ความสะดวกในการเทียบท่า นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่ภายในท่าเรือประมาณ 247,000 ตารางเมตร ซึ่งรองรับการจอดรถยนต์ได้กว่า 15,000 คัน

ทั้งนี้โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ยังมีโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งหลากหลายรูปแบบ อาทิ ท่าเรือคอนเทนเนอร์ ท่าเรือชายฝั่ง ทั้งระบบรางและทางถนนเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านและทุกภูมิภาคของไทย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทยแล้ว ยังจะช่วยให้เศรษฐกิจไทยได้รับประโยชน์ในด้านต่างๆ มากขึ้นด้วย อาทิ ช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ ช่วยประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า และเพิ่มความเร็วในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมทั้งเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจสร้างอุตสาหกรรมใหม่ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเชิงเทคโนโลยี และเพิ่มโอกาสพัฒนาอุตสาหกรรม และธุรกิจต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อยกระดับให้ท่าเรือแหลมฉบังกลายเป็นท่าเรือหลักของภูมิภาคและเป็นเมืองท่าแห่งอนาคต

นอกจากนี้ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังยังมีโครงการที่เชื่อมโยงการขนส่งแบบต่อเนื่อง คือการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อก่อสร้างให้สามารถรองรับรถไฟได้ 12 ขบวน พร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขน ตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งจะรองรับตู้สินค้าได้ 2 ล้าน ที่.อ.ย. ต่อปี รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ) ที่จะเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศ และระบบโลจิสติกส์ได้อย่างครบวงจร สำหรับท่าเรือกรุงเทพ มีการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือทุนแรง รวมถึงกระบวนการทำงานภายในให้สามารถนำไปสู่การยกระดับการพัฒนาให้เป็นการยกระดับที่มีสมรรถนะสูง พัฒนารูปแบบการให้บริการและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยมีโครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และพัฒนาระบบขนส่ง และการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) ภายในประเทศ ให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ 240,000 ที่.อ.ย.ต่อปี โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรืออัตโนมัติ มีการนำเอาระบบ Semi-Automated Operation ที่มีประสิทธิภาพ โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อาจณรงค์ (S1) เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพัฒนาระบบการขนส่ง และเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ ■

ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังยังมีโครงการที่เชื่อมโยงการขนส่งแบบต่อเนื่อง คือการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อก่อสร้างให้สามารถรองรับรถไฟได้ 12 ขบวน พร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขน ตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ซึ่งจะรองรับตู้สินค้าได้ 2 ล้าน ที่.อ.ย.

interview with
PAT'S
Director



Lt. JG. Kamolsak Promprayoon R.T.N.
Director General Port Authority of Thailand

Could you please tell us about the strategic plan for the development of the maritime transportation system and Port Community System (PCS) of the PAT which will support seamless connection of national maritime transport data and logistics information?

In order to enhance Thailand's potential to become a hub for maritime transportation and trade gateway of the region, the PAT has come up with a strategy to develop the maritime transportation system in line with the policy of the Ministry of Transport which aims to upgrade the network connectivity for all modes of transportation and to increase the competitiveness of the country.

The slowdown of the world economy has given us an opportunity to develop domestic infrastructure to be more advanced. The Ministry of Transport has asked the relevant organizations including the PAT and the Marine Department to quickly proceed with the complete of various development projects.

With an intention to be the world's leading port, the PAT has focus on upgrading its services and infrastructure to meet the global standards, which enhancing our authority to be the main trade gateway, serving as an intermodal transport hub, and maximizing asset utilization to generate added value to business.

Taking into account in enhancing organization performance to be the best in class of services and operations, the PAT will integrate the Port Community System (PCS), which is an electronic platform connecting all data and information of maritime transport and logistics system. PCS will include concerned logistics agencies of both the public and private sectors in order to work efficiently to support an advanced international logistics network.

What about the Smart Port Project? Please update us on the progress made.

The Smart Port Project is the PAT's project to develop the Bangkok Port. The Port will be developed in three zones including **Zone A** for commercial businesses, **Zone B** for shipping services and products of the Bangkok Port, and **Zone C** for big real estate development to facilitate related port businesses.

Covering a total area of 500 rai, Zone B which was previously the container depot for exporting, warehouse and equipment maintenance, will be developed to be the smart port. It will be the centre



PCS will include concerned logistics agencies of both the public and private sectors in order to work efficiently to support an advanced international logistics network.



of cargo distribution with large warehouse right in the heart of Bangkok, providing a full range of logistics services. Besides, the area at the back of the Port or a hinterland will be developed to support cargo handling activities effectively and to serve port users' satisfaction. We will upgrade the services to meet international port standards in accordance with the PAT's vision *"To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable"*.

The Coastal Berth Development Project terminal 20G at Bangkok Port is being done to support multimodal transport. The Project will improve the logistics chain of moving cargoes between Bangkok Port – Laem Chabang Port and the domestic coastal terminals, which will facilitate 240,000 TEUs per year.

In the meantime, the PAT has a collaboration with the Expressway Authority of Thailand (EXAT) to conduct a study design of the project of the eastern gateway and the entrance and exit points of the expressway. The connecting point of Artnarong – Bang Na Road (S1) is designed to reduce traffic congestion of trucks at the exit point of Burapha Vithee and Artnarong – Ram Indra Road. This project will be of great help to multimodal transport and support the projects in developing the areas around Klong Toey communities to improve the quality of life.

What is the latest development of Laem Chabang Port phase 3 project?

The PAT has been negotiating with GPC Group including Gulf Energy Development Co., Ltd., PTT Tank Terminal Co., Ltd., and China Harbor Engineering Co., Ltd. The results have been proposed to the Office of Thailand Eastern Economic Corridor (EECO) which has been in compliance with the bidding announcement regarding the government compensation.

PROJECT BACKGROUND

Laem Chabang Port Phase 3 has an initial investment value estimated at 150 billion baht. The project will be operated as Public Private Partnership (PPP). It took 8 years for the construction and the project lifespan is estimated at 30-50 years. Overall, it is expected to be operational by 2021. Presently, the project is

in the process of conducting a feasibility study and impact assessment, including economic, environmental, engineering aspects and the project's compensation. The PAT's consulting company is currently evaluating the project to seek for the best solution with the least impact.

Laem Chabang Port Phase 3 covers a total area of 2,846 rai. It comprises two container terminals including Terminal F with berth length of 2,000 meters and Terminal E with a length 1,500 meters. In addition, there is also a multipurpose terminal, a coastal terminal to facilitate domestic transportation, service terminal and the rail transportation centre which is located in the hinterland of Terminal E and F, and will be capable of handling of container per year 4 million TEUs. Once completed, Laem Chabang Port Phase 3 will be able to facilitate cargo vessels of up to 15,000 tonnage and will have the

Phase 3 covers a total area of 2,846 rai. It comprises two container terminals including Terminal F with berth length of 2,000 metres and Terminal E with a length of 1,500 metres quay.



container handling capacity of 7 million TEUs per year. Phase 3 is scheduled to open for service by the year 2023 and a total container handling capacity will be boosted up to 18 million TEUs per year, with the existing container throughput of Phase 1 at 4.3 million TEUs and Phase 2 of 6.8 million TEUs per year. Also, the proportion of freight transportation by rail will increase from 7% to 30% in line with the policy of EEC development project in reducing the overall logistics cost from 14% to 12% of GDP. This will help lower logistic costs by 250 billion baht per year.

RO/RO TERMINALS

With regard to Ro-Ro Terminals at Laem Chabang Port, the PAT is committed to provide enhanced service to shipping lines, automobile importers and exporters, as well as general cargo owners. The terminals are located at the A5 Terminal. Currently, there are three terminals with a berth length of 697 metres and 17 metres depth that will be able to accommodate vessels of three vessels of 80,000 DWT, each with a maximum length of 240 metres at the same time, or have a service capacity of 1.2 million vehicles per year. The terminals are located in the foreland of the Port which allow convenient access for shipping lines. The terminals have 247,000 square meters of car storage area which can accommodate 15,000 cars. Roll on/roll off (Ro/Ro) is advantage in terms of the logistics cost which is cheaper and the Port revenue is quite certain. Ro/Ro is advantageous because vehicles are automatically loaded



PAT's Smart Port Project

and unloaded without any cranes. No labor is required. This will save loading and unloading costs significantly. Loading and unloading will be quickly and efficiently. The terminal's main products are urgent needed products and vehicles which less fluctuate than other products that mostly depend on global economic situation such as electronics, steel and coal, etc.

CONNECTION & NETWORK

Laem Chabang Port Phase 3 also has a project which will efficiently connect various transport networks including container terminal, coastal terminal, railway system and road transportation to neighboring countries and to all regions across Thailand. It will not only increase Thailand's competitiveness, but also provide benefits to the national economy. Lower logistics cost, reduce transportation

distances, facilitate import-export, as well as expand new business opportunity. The project will help drive Thailand digital economy and help develop technology and innovation in order to elevate Laem Chabang Port to become a key regional port and city port of the future.

BKP & LCP : SEAMLESSLY LINKED

In addition, Bangkok Port and Laem Chabang Port also have launched various projects on multimodal transport. Firstly, the development of the Single Rail Transfer Operator (SRTO) is being initiated on an area of approximately 600 rai. The SRTO will be able to serve 12 trains with Rail Mounted Gantry Cranes (RMG), and will have container handling capacity of 2 million TEUs per year. The project will also include the Coastal Berth Development which is being undertaken to promote domestic transportation and a turn-key logistics system.

Bangkok Port has now been improving infrastructure and facilities. The 20G Coastal Berth was developed by the PAT to encourage multimodal transportation and develop transport system and logistics chain in shifting transport networks across the country. Under this upgrade, The Port will have the capacity to handle 240,000 TEUs per year. In addition, the development of Bangkok Port's west quay has been executed done by implementing Semi-Automated Operation System and constructing Expressway Ramp between Bangkok Port and the Bang Na - At Narong Expressway (S1) in order to support various transportation networks and develop transport system and logistics networks within the country. ■

CONNECTION & NETWORK
 LCP Phase 3 also has a project which will efficiently connect various transport networks including container terminal, coastal terminal, railway system and road transportation to neighboring countries and to all regions across Thailand.





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

BREAK BULK CARGO

หมายถึงสินค้ากลุ่มที่ไม่ได้บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ มีลักษณะเป็นชิ้นๆ ในภาษาไทยนิยมใช้ทับศัพท์ ว่าสินค้าเบรกเบ้าท์ เช่น เหล็ก



BREAK BULK VESSEL

เรือขนส่งสินค้าแบบดั้งเดิม ที่นำสินค้าใส่ลงในระวางเรือโดยตรง ใช้ขนส่งสินค้าที่มีลักษณะเป็นชิ้นๆ และไม่ได้บรรจุตู้คอนเทนเนอร์



BULK CARGO

หมายถึงสินค้ากลุ่มที่ไม่ได้บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ และมักไม่มีแพ็คเกจ เช่น ปุ๋ย ธัญพืชบางชนิด ต่ำนหิน ภาษาไทยนิยมเรียกว่าสินค้าเบ้าท์ หรือสินค้าเทกอง สินค้ากลุ่มนี้ขนส่งด้วยเรือเฉพาะที่เรียกว่าเรือเบ้าท์ (Bulk Vessel)



BULK VESSEL/SHIP

หมายถึงเรือสินค้าที่ออกแบบมาสำหรับขนส่งสินค้าเทกอง (Bulk) โดยเฉพาะ



CONTAINER VESSEL/SHIP

หมายถึงเรือที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ที่เราคุ้นเคยกันดี เป็นเรือกลุ่มใหญ่สุดที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในยุคปัจจุบัน



TANKER VESSEL/SHIP

หมายถึงเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลว เช่น สารเคมี น้ำมันดิบ แก๊ส



CONVENTIONAL VESSEL

หมายถึงเรือขนส่งสินค้าแบบดั้งเดิม ที่นำสินค้าใส่ลงในระวางเรือโดยตรง บางครั้งเรียกว่าเรือเนกประสงค์ (multi-purpose vessel) เรือมักมีอุปกรณ์ยกขนสินค้าติดอยู่ด้วย



FEEDER VESSEL/SHIP

เรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดกลางหรือขนาดเล็ก ที่ขนส่งตู้สินค้าจากเรือสินค้าขนาดใหญ่ (เรือแม่) ไปยังท่าเรือหรือจากท่าเรือไปยังเรือแม่



COASTAL VESSEL

หมายถึงเรือที่วิ่งให้บริการตามท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศ มักมีขนาดเล็ก เช่น เรือที่วิ่งขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ระหว่างท่าเรือคลองเตยไปยังท่าเรือแหลมฉบัง



MOTHER SHIP/VESSEL

เรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่วิ่งให้บริการเฉพาะเมืองท่าหลักขนาดใหญ่ที่เป็นฐานการให้บริการ โดยใช้เรือฟีดเดอร์ขนาดเล็กช่วยลำเลียงตู้คอนเทนเนอร์กับท่าเรืออื่นๆ ที่เรือแม่ไม่ได้เข้าเทียบท่า



TUG BOAT

เรือลากจูง เป็นเรือขนาดเล็กที่มีกำลังสูง ทำหน้าที่คอยลากจูงและประคองเรือใหญ่ให้เข้าเทียบท่า



RO-RO หรือ ROLL-ON ROLL-OFF

การขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro หรือ Roll-on Roll-off เป็นการขนส่งยานพาหนะหรือสินค้า โดยนำมาวางบนล้อเลื่อนเพื่อนำขึ้นเรือ (Roll-on) และลงเรือ (Roll-off) Ro-Ro



LOADING

การขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือสินค้า



UNLOADING

การขนถ่ายสินค้าออกจากเรือสินค้า บางครั้งเรียก discharging



PORT OF LOADING

ท่าเรือต้นทาง หรือท่าเรือที่สินค้ารับสินค้าลงเรือ

PORT OF UNLOADING

ท่าเรือปลายทาง หรือท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ หรืออาจเรียก port of discharging



OVERSIZE CARGO

เป็นคำที่ใช้เรียกสินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก ไม่สามารถขนส่งด้วยการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์



RIVER PORT

เป็นคำที่ใช้เรียกท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำ หรือปากแม่น้ำ เช่นท่าเรือคลองเตย ที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา



SEA PORT

เป็นคำที่ใช้เรียกท่าเรือที่ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเล เช่นท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด



DRY PORT

ในภาษาไทยเรียกว่าท่าเรือบก หมายถึง บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศ ที่มีการดำเนินการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ โดยทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า

SHIP YARD

อู่เรือ อู่ต่อเรือ



BERTH

หมายถึงท่าเทียบเรือ ใช้เรียกบริเวณที่ให้เรือเทียบท่า และอาจใช้ในความหมายของการที่เรือเข้าเทียบท่าด้วย



COASTAL TERMINAL

ท่าเรือชายฝั่ง เป็นท่าเรือที่มีไว้สำหรับรองรับเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ



GANTRY CRANE

เป็นอุปกรณ์ยกขมสินค้าหน้าท่าประเภทหนึ่ง ติดตั้งอยู่หน้าท่าเรือ ออกแบบเพื่อใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าในระบบตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะ



CONTAINER YARD (CY)

สถานที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ อาจตั้งอยู่ภายในเขตท่าเรือ หรือนอกเขตท่าเรือก็ได้ นอกจากวางเก็บตู้แล้ว ยังมีกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าด้วย เช่น ตรวจสอบ นำสินค้าเข้า-ออก



INLAND CONTAINER DEPOT (ICD)

คือสถานีตู้สินค้านอกเขตท่าเรือ โดยทั่วไปจัดให้มีพิธีการศุลกากร ทั้งสินค้านำเข้าและสินค้านำออกตั้งอยู่ สามารถตรวจปล่อยสินค้านำเข้าและบรรจุสินค้านำออกที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ได้ เพื่อให้ตู้สินค้านำส่งเชื่อมโยงไปยังท่าเทียบเรือได้ทันที



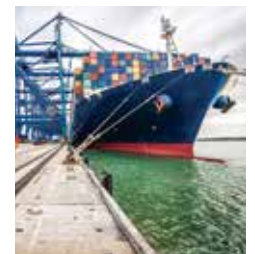
PORT HINTERLAND

พื้นที่หลังท่าเรือ อาจหมายถึงพื้นที่อยู่รอบประชิดติดกับท่าเรือ หรืออยู่ไกลออกไปจากท่าเรือก็ได้ จะอยู่ในประเทศเดียวกับที่ท่าเรือตั้งอยู่ หรืออยู่คนละประเทศก็ได้ ทว่ามีความเชื่อมโยงกับท่าเรือขนถ่ายสินค้านั้นๆ



SHIPPED ON BOARD

หมายถึงการที่เรือสินค้าได้รับสินค้าไว้บนเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว มักใช้คำนี้ระบุในเอกสารสำคัญต่างๆ เช่นในใบตราส่งสินค้า (B/L) แสดงถึงวันที่สินค้าได้ขึ้นเรือ



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

barge:

A large, flat-bottomed boat used to carry cargo from a port to shallow-draft waterways. Barges have no locomotion and are pushed by towboats.

เรือท้องแบนขนาดใหญ่ นิยมใช้บรรทุกถ้ำเลียงสินค้าระหว่างเรือใหญ่ ทำเรื่อน้ำลึกไปยังบริเวณร่องน้ำตื้น เรือประเภทนี้ไม่มีเครื่องยนต์ในตัวเอง ต้องทำงานร่วมกับเรือลากจูง

bill of lading:

A contract between a shipper and carrier listing the terms for moving freight between specified points.

ใบตราส่งสินค้า

bonded warehouse:

A place designated by customs authorities for storage of goods without payment of duties to customs until goods are removed.

คลังสินค้าทัณฑ์บน

Box:

Slang term for a container.

ใช้เรียกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์อย่างไม่เป็นทางการ

carrier:

An individual, partnership or corporation engaged in the business of transporting goods or passengers

ผู้ขนส่ง (สินค้าหรือผู้โดยสาร)

common carrier:

Trucking, railroad or barge lines that are licensed to transport goods or people nationwide are called common carriers.

ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการทั่วไป ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง

Container Freight Station (CFS) :

Location on terminal grounds where stuffing and unstuffing of containers is conducted.

สถานที่จัดสินค้าใส่ หรือ เอาสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์

demurrage charge:

A penalty fee assessed when cargo isn't moved off a wharf before the free time allowance ends.

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้พื้นที่วางตู้สินค้าในท่าเรือ โดยทั่วไปสายเดินเรือเป็นผู้เรียกเก็บลูกค้าจากกรณีตู้สินค้าอยู่ในท่าเรือเกินกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ (Free time)

detention charge:

Detention refers to the charge that the merchant pays for the use of the container outside of the terminal or depot, beyond the free time period.

ค่าใช้จ่ายที่ใช้ตู้นอกท่าเรือ โดยสายเรือเป็นผู้เก็บค่าใช้จ่ายส่วนนี้ การนับ Detention จะเริ่มขึ้นตั้งแต่การลากตู้เปล่าที่ลานปล่อยตู้จนถึงคืนตู้หนักที่ทำเรือสำหรับสินค้าขาออก ส่วนขาเข้าจะนับจากวันลากตู้หนักออกจากท่าจนถึงวันที่คืนตู้เปล่า ถ้าระยะหรือ Free time เวลาเกินกว่าที่สายเรือกำหนดก็จะเกิดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ขึ้น

dunnage:

Wood or other material used in stowing ship cargo to prevent its movement. กันกระแทก อาจเป็นไม้หรือวัสดุอื่น ๆ ที่นำมาใช้ในการจัดวางสินค้าป้องกันสินค้ากระแทกกันและเกิดความเสียหาย

Electronic Data Interchange (EDI):

The exchange of information through an electronic format การแลกเปลี่ยนเอกสารธุรกิจในรูปแบบมาตรฐานทางอิเล็กทรอนิกส์ ในด้านการขนส่งมีการนำมาใช้อย่างแพร่หลายเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

FCL: Full Container Load

FCL refers to shipments for which all goods in a container are owned by one party, while LCL involves multiple shippers' goods packed together การขนส่งสินค้าแบบบรรจุเต็มตู้คอนเทนเนอร์ เจ้าของสินค้ามีรายเดียว

Less than Container Load (LCL):

It refers to a partial container load that is usually consolidated with other goods to fill a container. การขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ เจ้าของสินค้ามีหลายราย

Lift On-Lift Off (LO/LO):

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

manifest:

The ship captain's list of individual goods that make up the ship's cargo.

บัญชีรายการสินค้าที่บรรจุมากับเรือสินค้า

NVOCC:

A Non-Vessel-Ownning Common Carrier that buys space aboard a ship sells that space to various small shippers, consolidates their freight, issues bills of lading and books space aboard a ship.

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่ใช่เจ้าของเรือ หรือไม่มีเรือเป็นของตนเอง

port-of-call:

Port at which ship makes a stop along its itinerary.
ท่าเรือที่ต้องจอดแวะ โดยมีกำหนดไว้ในตารางการเดินทางเรือ

project cargo:

The materials and equipment to assemble a special project overseas, such as a factory parts, big vehicles.
สินค้าพิเศษ (ส่วนมากมักมีขนาดใหญ่หรือหนักมาก) ที่มีการขนส่งทางทะเล เช่นส่วนประกอบโรงงาน ยานพาหนะขนาดใหญ่

reefer:

A container with refrigeration for transporting frozen foods (meat, ice cream, fruit, etc.)

ตู้สินค้าแช่เย็น ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีระบบทำความเย็น สำหรับสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ

stuffing:

The process of packing a container with loose cargo prior to inland or ocean shipment.

การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์

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.

พิกัดอัตราภาษีศุลกากร นอกจากนี้ ยังมีการใช้ในความหมายของอัตราค่าบริการที่ประกาศใช้ในท่าเรือ

terminal operator:

The company that operates wharf.
ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ

tramp:

A ship operating with no fixed route or published schedule.
เรือเช่าเหมาลำ ปกติจะให้บริการตามความต้องการของผู้เช่า ไม่วิ่งประจำเส้นทาง

transit :

When the majority of cargoes moving through a port aren't coming from or destined for the local market, the port is called a transit (or through) port.

การผ่านแดน (ตามคำนิยามของกรมศุลกากร) การขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามา ไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร


transshipment:

The unloading of cargo at a port or point where it is then reloaded, sometimes into another mode of transportation, for transfer to a final destination.

หมายถึงการถ่ายลำ (ตามคำนิยามของกรมศุลกากร) การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่ง ไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร

wharfage fee:

A charge assessed by a pier or wharf owner for handling incoming or outgoing cargo.
ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ มักคำนวณจากปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือ



**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.
3329-31 8th Floor, Wall Street Tower Building, Sarawongse Road,
Kwang Sanyongse, Sae Hongji, Bangkok 10500
Tel : 0 2625 0000 Fax : 0 2632 7350
website : www.kline.co.th

KUTL
KUTL (Korea-U.S. Trade & Logistics)



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

As agent : **TCC Agency Ltd.**
Tel : +66(0)2 0267119 Fax : +66(0)2 0267101
Email : jj-sales@th-sjj.com
Website : http://www.tccs.co.th/tcc_service/ship-agency/

Since 1983, the Best Shipping Company in Shanghai - Japan Line

Direct Routing : **BKK - LCH - HCM - SHA - XMN - BKK**

Direct Routing : **LCH - HKG - TYO - YOK - NGO - UKB**

Also to **Yangtze river ports** - Anji; Anqing; Changsha; Changzhou; Chengdu; Chizhou; Chongqing; Deqing; Jiangyin; Jiujiang; Lianyungang; Luzhou; Nanchang; Nanjing; Nantong; Qing-



HDS: Hot Delivery Service



01:07:26:58

THIRTY PORTS 2020

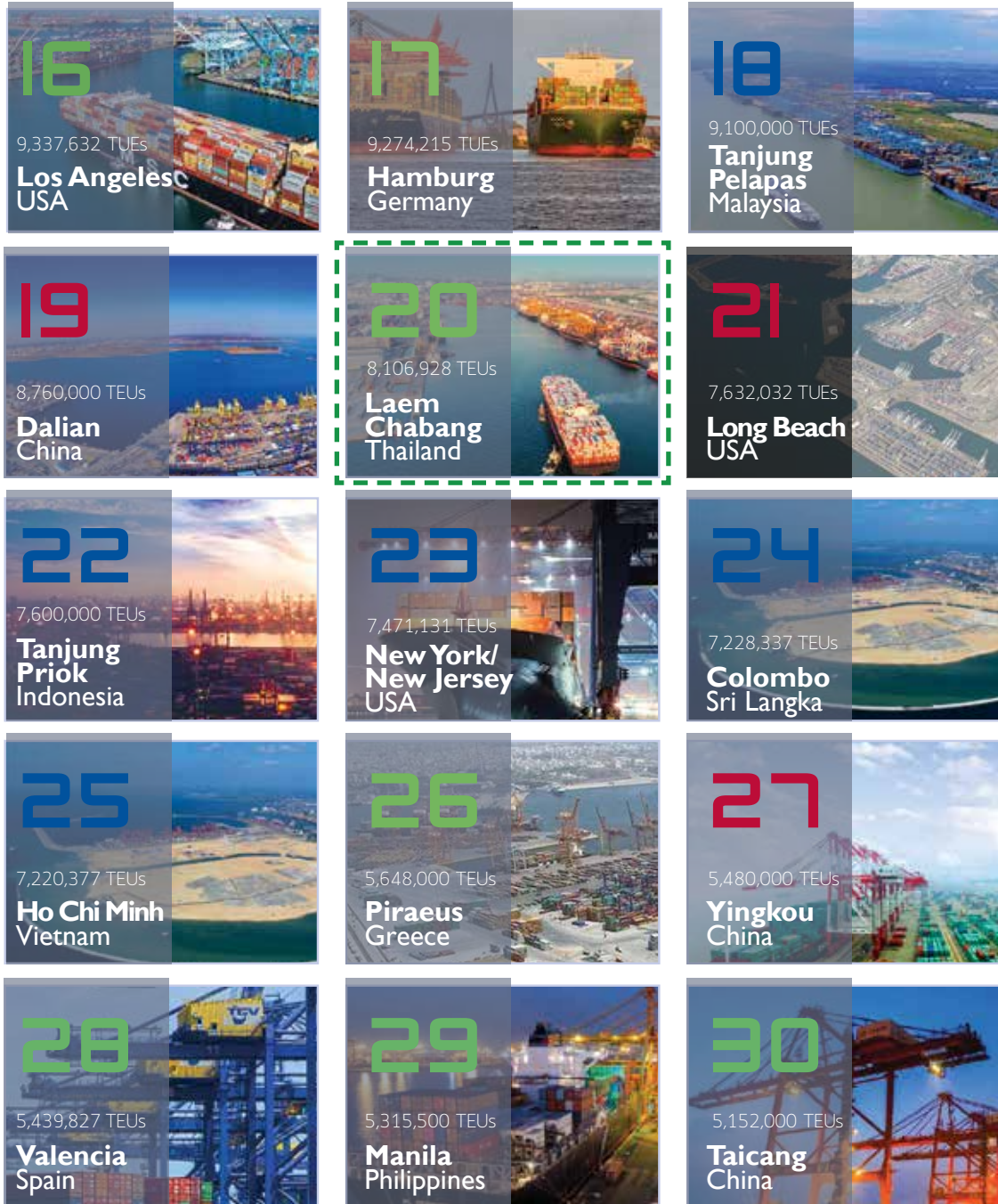
*The definitive ranking of the
world's largest container ports*

30 อันดับท่าเรือขนาดใหญ่ที่สุดของโลก
วัดจากปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้าผ่านท่าเรือ
ประจำปี 2020

รวบรวมข้อมูลตัวเลขจากปี 2019

01 43,303,000 TEUs Shanghai China		02 37,195,636 TEUs Singapore Singapore		03 27,530,000 TEUs Ningbo China	
04 25,770,000 TEUs Shenzhen China		05 23,236,200 TEUs Guangzhou China		06 21,992,001 TEUs Busan Korea	
07 21,010,000 TEUs Qingdao China		08 18,361,000 TEUs Hong Kong China		09 17,264,000 TEUs Tianjin China	
10 14,810,804 TEUs Rotterdam Netherlands		11 14,111,000 TEUs Dubai UAE		12 13,580,717 TEUs Port Klang Malaysia	
13 11,860,204 TEUs Antwerp Belgium		14 11,122,200 TEUs Xiamen China		15 10,428,634 TEUs Kaohsiung Taiwan	

- Fall from last year*
- Rise from last year*
- Maintain from last year*



source/ที่มา

One Hundred Ports 2020 100 อันดับท่าเรือ 2020

lloydlist.maritimeintelligence.informa.com



การทำเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

ก้าวสู่ Smart Port

รากฐานมั่นคง ซื่อตรงต่อผู้ใช้บริการ
ยกระดับมาตรฐานสู่สากล