

TSA MARITIME DIRECTORY 2022-2023

THAI
SHIPOWNERS'
ASSOCIATION



สมาคมเจ้าของเรือไทย

อาคารปิ่นเกล้าทาวเวอร์ ชั้น 13 เลขที่ 127/16
ถนนรัชดาภิเษก ซอยนนท์ กรุงเทพฯ 10120

Panjathani Tower Bldg. 13th Fl., 127/16
Rachadapisek Road, Chongnonsee, Bangkok 10120 Thailand.

Tel : 0 2681 1010 Fax : 0 2681 1011

E-mail : manager@thaishipowners.com www.thaishipowners.com



THE INTERSECTION OF FLEXIBILITY, EXPERIENCE AND SUPPORT

FOR OVER 20 YEARS, TIPS HAS BEEN A LEADER IN SERVING LAEM CHABANG PORT WITH STATE-OF-THE-ART FACILITIES, top-notch equipment and cutting-edge technology. As the essential link between shippers, exporters, carriers and customs, TIPS makes it a breeze to navigate the rough seas of international logistics. Our skilled staff is dedicated to making sure that each customer gets everything they need – exactly when they need it. With TIPS' unrivaled commitment to quality, our customers can rest assured knowing they'll receive the operational excellence that's expected of an industry leader.



HARNESSING THE POWER OF THREE



TERMINAL B4, LAEM CHABANG PORT, THAILAND

LAEM CHABANG OFFICE:
Laem Chabang Port No. B4 (Laem Chabang),
Toong Sukhla, Sri-racha, Chonburi 20230
Tel: +66 (0) 3840 8400
Fax: +66 (0) 3840 8444

TIPS CD1 & WAREHOUSE OFFICE:
112/2 Moo 3, Toong Sukhla, Sri Racha,
Chonburi 20230
Tel: +66 (0) 3840 8480
Fax: +66 (0) 3840 8488



www.tips.co.th

TIPCO MARITIME

We provide commercial and technical management
to company owned and third-party vessels



SERVICES PROVIDED



New building/major
repair supervision



Shipping
consultancy



Pre-purchase
vessel inspection





PRIMA MARINE
PUBLIC COMPANY LIMITED

www.primamarine.co.th

**A LEADING
SERVICE PROVIDER OF
INTEGRATED MARINE
TRANSPORT BUSINESS**



องค์กรชั้นนำด้านธุรกิจการขนส่งทางทะเลและสนับสนุนการสำรวจปิโตรเลียมทางทะเลอย่างครบวงจรในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งมีความเป็นเลิศในด้านการปฏิบัติงาน ให้บริการขนส่ง และจัดเก็บสินค้ากลางทะเลอย่างเป็นที่ไว้วางใจ เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และตอบสนองต่อความพึงพอใจของลูกค้า

ธุรกิจของเรา

ธุรกิจเรือขนส่ง น้ำมันสำเร็จรูป (OIL TANKER)

ให้บริการขนส่งแก่ลูกค้า
ที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน
และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่
เพื่อขนส่งสินค้าไปยัง
จุดหมายปลายทางที่
ลูกค้ากำหนด

ธุรกิจเรือขนส่ง และจัดเก็บน้ำมันฯ (FLOATING STORAGE UNIT BUSINESS: FSU)

ให้บริการขนส่งและ
จัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำ
โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บ
สินค้าขนาดใหญ่เป็น
สถานที่จัดเก็บ

ธุรกิจเรือขนส่งและ สนับสนุนงาน สำรวจและผลิต ปิโตรเลียมทางทะเล (OFFSHORE SUPPORT VESSEL BUSINESS: OFFSHORE)

ให้บริการเรือขนส่งที่ให้การ
สนับสนุนงานสำรวจและ
ผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล
แก่กลุ่มลูกค้าที่เป็นบริษัท
สำรวจและขุดเจาะน้ำมัน

ธุรกิจ บริหารจัดการเรือ (SHIP MANAGEMENT & SHIPPING / SHIP AGENT BUSINESS)

ให้บริการจัดหาคนประจำเรือ
การบำรุงรักษาเรือ
การดำเนินการด้านใบอนุญาต
และเอกสาร และเป็นตัวแทน
เรือในการติดต่อหน่วยงาน
ราชการต่างๆ



PRIMA MARINE
PUBLIC COMPANY LIMITED

**A LEADING INTEGRATED
MARINE TRANSPORT BUSINESS**



บริษัท ปริมา มารีน จำกัด (มหาชน)

80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน

แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260

โทรศัพท์ (662) 016-0190

โทรสาร (662) 016-0199

CONTENT

Message / สาร

- 6 Deputy Minister of Transport
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
- 8 Permanent Secretary for Transport
ปลัดกระทรวงคมนาคม
- 10 Deputy Director General of Marine Department
รองอธิบดีกรมเจ้าท่า
- 12 TSA's Chairman
ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย

14 TSA Board of Directors

Interview / บทสัมภาษณ์

- 18 รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
เปิดรายงาน 'โครงการคลองไทย -แลนด์บริดจ์'
คำตอบของการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเล
เชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน
- 24 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 มุ่งพัฒนาในทุกมิติ
ตอบโจทย์เทรนด์การให้บริการท่าเรือยุคใหม่
- 30 นายชัยวัฒน์ ศรีวรรณวัฒน์
LNG แหล่งพลังงานทางเลือก
เพื่อการขนส่งทางทะเล ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 36 นายวิวัฒน์ ชิดเชิวงศ์
กัปตันสุเทพ ตระนันท์สิน
การแก้ปัญหาการขาดแคลนลูกเรือไทย
- 45 เชื้อเพลิงทางเลือกและ
เทคโนโลยีการลดก๊าซเรือนกระจก



18



24



30



36



38

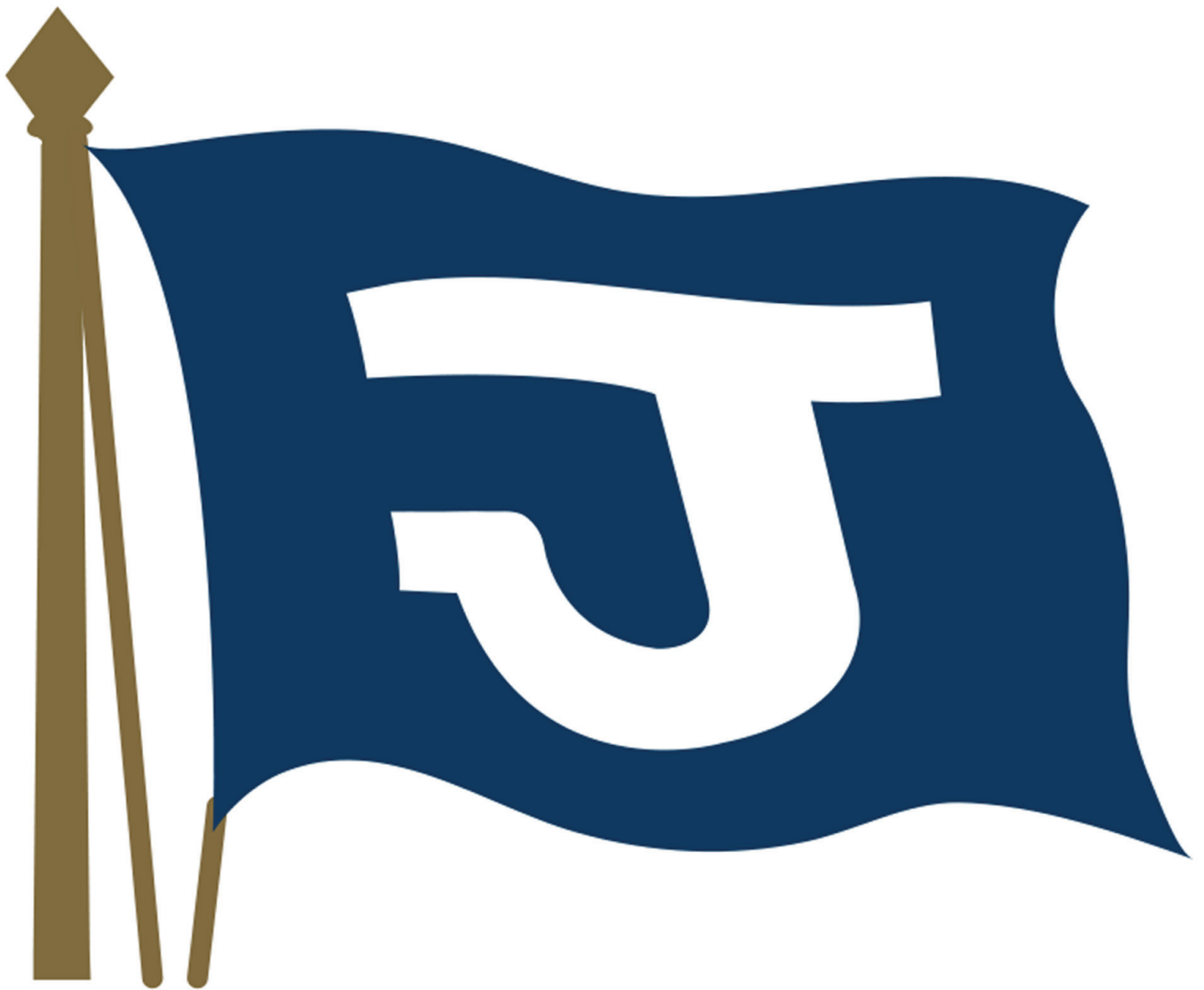
Maritime Directory / นามส่งเคราะห์การขนส่งทางน้ำ

- 50 Thai Shipowners' Association
Ordinary Members
- 58 Thai Shipowners' Association
Associate Members
- 68 Ship Database
สรุปข้อมูลเรือ แยกตามรายชื่อสมาชิก
- 100 ประวัติสมาคมเจ้าของเรือไทย
- 104 กฎระเบียบและข้อบังคับ



สมาคมเจ้าของเรือไทย
อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ ชั้น 13
เลขที่ 127/16 ถนนรัชดาภิเษก ซ่งนนทรี กรุงเทพฯ 10120
Tel: 0-26811010 Fax: 0-26811011
Email: manager@thaishipowners.com
Web site: www.thaishipowners.com

เจ้าหน้าที่ประจำสมาคมเจ้าของเรือไทย
1. ว่าที่ร้อยตรี ดร.เลิศณรงค์ สุวรรณ
เลขานุการสมาคมเจ้าของเรือไทย
2. นางสาวรญาณี เกษมสวัสดิ์
เจ้าหน้าที่สมาคมเจ้าของเรือไทย
3. นางสาวกัญต์กนิษฐ์ อยู่ถาวรวิทย์
เจ้าหน้าที่สมาคมเจ้าของเรือไทย



JUTHA MARINE COMPANY LIMITED

Mano Tower 153 Sukhumvit 39 (Soi Phromphong)

Sukhumvit Road, Khong Tan Nuea Sub-district, Vadhana District,

Bangkok 10110 Thailand

Tel: 02-260-0050 Fax: 02-259-9825

Email: office@jutha.co.th Website: www.jutha.co.th

Message From Deputy Minister of Transport



แนวคิดในการผลักดันให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน หรือก้าวสู่การเป็นศูนย์กลาง การเดินเรือของโลกยุคใหม่อาจจะไม่ใช่เรื่อง ที่ไกลเกินเอื้อม ซึ่งเป็นที่ทราบดีว่าประเทศไทย มีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ใจกลางอาเซียน มีทางออก ทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ทั้งสามารถ เชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางบก น้ำ รางและอากาศ ดังนั้นในแง่ของคุณสมบัติพื้นฐานประเทศไทย จึงนับได้ว่าโชคดีกว่าอีกหลายๆ ประเทศ

แต่หากพิจารณาบริบทของการค้าโลกยุคใหม่ ทำให้สิ่งที่อาจจะต้องไม่เพียงพอยังต้องควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างเหมาะสม ทันท่วงทีสถานการณ์ ขณะเดียวกันการเกิดขึ้นของเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ทำให้การขนส่งสินค้าเป็นระบบ Automation มากยิ่งขึ้น การให้บริการท่าเทียบเรือรูปแบบใหม่จึงไม่เพียงให้ความสำคัญในแง่ของโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป แต่ยังคงต้องปรับใช้เทคโนโลยีอย่างเหมาะสมด้วย

ดังนั้น การพัฒนา “ท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port)” สู่อำนาจมาตรฐานระดับโลกในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ จึงเน้นการพัฒนาศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางน้ำให้เพิ่มความสามารถและลดต้นทุน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้นำเข้าส่งออกไทย โดยมีการนำเทคโนโลยีการวัด การและโลจิสติกส์ภายในท่าเรือมาใช้ เช่น ระบบควบคุมจากระยะไกล บริการติดตามสถานะออนไลน์ บล็อกเชน รถบรรทุกไร้คนขับ และเทคโนโลยีควบคุมการผ่านเข้าออกอัตโนมัติ เพื่อให้การทำงานมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ควบคู่ไปกับการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมภายในท่าเรือ อาทิ ใช้เทคโนโลยีพลังงานสะอาด เพื่อลดมลพิษในบริเวณท่าเรือ

ขณะที่การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ที่เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือน้ำลึก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ รวมทั้งเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ภายใต้การขับเคลื่อนโครงการต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่งทางน้ำในช่วงที่ผ่านมาซึ่งได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนการดำเนินงานเป็นอย่างดีในด้านข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนข้อเสนอแนะต่างๆ จากสมาคมเจ้าของเรือไทยซึ่งเป็นการผสมผสานความร่วมมือในการพัฒนา “ท่าเรืออัจฉริยะ” ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ในโอกาสนี้ กระผมในฐานะรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ใคร่ขอแสดงความยินดีกับสมาคมเจ้าของเรือไทย ที่ได้จัดทำหนังสือ TSA Maritime Directory 2022-2023 อีกวาระหนึ่ง ซึ่งหนังสือฉบับนี้ถือได้ว่าเป็นการรวบรวมข้อมูลสำคัญทางด้านพาณิชย์นาวี ทั้งเป็นประโยชน์ต่อนักธุรกิจผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ตลอดจนผู้สนใจและบุคคลทั่วไป พร้อมนี้ขออวยพรให้การดำเนินงานบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเกิดผลสัมฤทธิ์ตามความมุ่งหวังทุกประการ

The initiatives in pushing Thailand to be the transportation hub of ASEAN region or stepping the nation to be the navigation hub of the new world is not beyond to reach. It has been well acknowledged that Thailand is located at the center of ASEAN. It can have access to sea, both at the Gulf of Thailand and the Andaman Sea. It can also connect with all modes of transport: land, water, rail and air. In this sense, it is fortunate for Thailand to have the basic properties rather than any other countries.

In the context of the new world trade, the good location is not enough. It should be alongside with the proper development associated with the current situation. At the same time, the emergence of new technologies has created the transport of goods with the application of automation system. The provision of new platform for harbor is not only serving for the general infrastructure, but it is also applying for the appropriate technologies.

In this respect, the “Smart port” has been developed to be the world-class port within the areas of Laem Chabang and Bangkok Ports, through fulfilling a full capacity and reducing the operation cost in order to enhance competitiveness for the Thai exporters and importers. This can be made through applying management and logistics technologies in the port. These technologies include the remote control system, the online tracking service, the block chain, the self-driving truck, and the automated technologies of access control system. Such technologies would help facilitate the operation to be convenient, fast and safe. The implementation of environmental measures should be also made alongside within the port. The clean energy technology is one of those measures which are implemented for reducing the pollution in the port.

In addition, the development of Laem Chabang Port (Phase III) is aimed to improve the capability of marine transportation to serve for the increasing demands of international community in the future. In doing so, the ports and other facilities which are required for deep water mooring have been built. Other developments which are essential for the development of Laem Chabang Port (Phase III) and the connection with the expansion of the ship volumes and the different types of products include the development of Single Rail Transfer Operator (SRTTO), the linkages of offshore port (Part A), the improvement of facilities required for coping with the traffic problems within the port, the development of multimodal transport and networks within the port. Such developments are made in preparation for the investment in Eastern Economic Corridor (EEC).

Throughout the time, the Transport Ministry has implemented the water transport projects during the past periods and has received the good cooperation and support from the Thai Shipowners' Association (TSA) in terms policy advice and useful information. This is regarded as the integrated cooperation for the development of “Smart port” in a concrete manner.

At this juncture, I, on behalf of Deputy Transport Minister, would like to congratulate the TSA on the publication of TSA Maritime Directory (2022-2023) in another term. This publication is to gather the main information in the field of maritime transport. Such information is useful for businessmen, maritime transport entrepreneurs, those interested, and the general public. On this occasion, I would like to give the best wishes to the TSA's operation to achieve its objectives and accomplish in all aspects.

(นายอริวัตร รัตนเศรษฐ)
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

(Mr. Atirat Ratanasate)
Deputy Minister of Transport



SRIRACHA MARINE CO., LTD.

Sriracha Marine, Our seamless, efficient, and environment-friendly ship-to-ship (STS) transfer services protect both your cargo and your reputation, thanks to the skillful handling and supervision of our world-class equipment. Our expertise is evidenced by a strong track record of successful STS transfer operations in Thailand. We will work closely with you to review your operational requirements, aligning our processes to your needs, to offer you a complete STS transfer solution offshore or in-port.



POACs & Mooring Masters

Furthermore, with our in-house Mooring Masters (POACs) and their comprehensive global experience in both commercial as well as emergency STS transfer operations, we ensure that all our operations are conducted in line with all applicable industry standards.



Towing Master



Café Amazon
Green marine building is like an oasis for travelers and with a unique, intense coffee drink flavor "Taste of Nature".

Tow Master services specialist in consultancy and management of entire projects including selecting the best equipment for a project.

We can provide a tow master and captain advisor in the field of towing barges in the gulf of Thailand.

www.Srirachamarine.co.th

32/4 Moo 1 Green Marine Building Thunsukla Sriracha, Chonburi 20230 Tel. +66 33 641 351

Message From

Permanent Secretary for Transport



กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่งเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ใช้การขนส่งทางรางและ

ทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก ซึ่งมีต้นทุนต่ำ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ให้บริการได้อย่างทันที่

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับ “โลจิสติกส์ 4.0” หรือการก้าวเข้าสู่การเป็น Multi-Channel Logistics เป็นการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีทางเลือกหลากหลายและมีเสถียรภาพมากขึ้น นำไปสู่การพัฒนาด้านคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในปัจจุบันและอนาคต ทั้งการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางราง การขนส่งทางบก และการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนการคมนาคมในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งไม่เพียงต้องพิจารณาที่บริบทสังคม การค้า และอุตสาหกรรมของประเทศ แต่ยังคงให้ความสำคัญกับการเกิดใหม่ของเทคโนโลยีขั้นสูง การเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิต และการเชื่อมโยงการขนส่งที่ยั่งยืน ซึ่งนับเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาศักยภาพของประเทศ

ในช่วงที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการศึกษาโครงการ “แลนด์บริดจ์” หรือโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (LandBridge) ในรูปแบบ One Port Two Sides ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ทางน้ำและการบูรณาการเทคโนโลยีและการบริการทางทะเลที่เกิดขึ้นใหม่ อัจฉริยะ และยั่งยืน ให้สามารถผสานกับโครงข่ายการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) เพื่อกระจายรูปแบบการขนส่งให้มีความหลากหลายและสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่แหล่งบริโภคได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีต้นทุนต่ำ ช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภายในประเทศ รวมทั้งได้ศึกษาการจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติในรูปแบบ Domestic และ International เพื่อส่งเสริมและพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์สนับสนุนการส่งออกและนำเข้า รวมทั้งลดการขาดดุลบริการด้านค่าระวางเรือและเสริมศักยภาพการแข่งขันให้กับกองเรือไทย

สมาคมเจ้าของเรือไทย เป็นภาคเอกชนที่ก่อตั้งและดำเนินการมาอย่างยาวนาน ได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีกับภาครัฐในการเสนอแนวคิดการพัฒนากระบวนการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้มีความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศทางด้านการพัฒนา การขนส่งในภาพรวม การดำเนินงานของภาครัฐจึงให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งนับเป็นการบูรณาการร่วมกันเพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศอย่างแท้จริง

ในโอกาสที่สมาคมเจ้าของเรือไทยได้จัดทำหนังสือ TSA Maritime Directory 2022 - 2023 กระทรวงคมนาคมมีความเชื่อมั่นว่าหนังสือดังกล่าว จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการและนักธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีของไทย ทั้งทางด้านข้อมูลข่าวสารและความเคลื่อนไหวในภาคธุรกิจ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ผมขออำนาจพรให้การดำเนินกิจการต่างๆของสมาคมฯ และการจัดทำหนังสือ TSA Maritime Directory 2022 - 2023 สำเร็จตามวัตถุประสงค์ และเกิดผลสัมฤทธิ์ตามความมุ่งหวังทุกประการ

(นายชยธรรม์ พรหมศร)
ปลัดกระทรวงคมนาคม

The Ministry of Transport has the main mission in developing the infrastructure and providing the services for transportation in order to drive the economic and social development, upgrade the quality of life for the peoples, and strengthening the national security. These are the main factors for enhancing the national competitiveness. To serve for this mission, the Ministry will upgrade its services and management, facilitate on the trade and supply chain management, enhance the efficiency of transport management system, promote both local and international goods, with particular focus on rail and water transport which are lowing cost, safe and environmentally friendly. The basic infrastructure and facilities are required for transforming the intermodal facilities so as to facilitate the efficient movement of goods and services for meeting the demands of the entrepreneurs and the service users in a timely manner.

In addition, the Ministry of Transport has paid particular attention to “Logistics 4.0”, or aiming to step into the multi-channel logistics. It is regarded as the logistical operation with many alternatives in a more secure manner. This has led to the national development of transportation and infrastructure for both now and in the future. The mode of transport in this manner includes water, rail, land, air and others. These modes of transport are required to take into account the context of society, trade and industry, the emergence of advanced technologies, the links to production supply chain, and the connection with sustainable transport. This is the main engine for developing the national potentials.

During the past periods, the Ministry of Transport had carried out the “Land Bridge” Project, which was involved with the development of economic corridor in connection with the Gulf of Thailand and the Andaman Sea. It is appeared in the form of “One Port Two Sides” Model. This model means the development of transportation system and water logistics, the integrated technologies, and the emergence of marine services with a smart and sustainable manner. This model can combine with the motorway and rail map (MR-Map) in order to distribute the diversity of transport modes and increase the efficiency from the production to consumption source in the convenient, fast and cost-saving manner. Such model also promotes the tourism industry within the country and explores the possibility on the set-up of national shipping lines for both domestic and international ships. In this way, it will promote the development of merchant ships, increase the proportion of water transport volume, decrease the logistics transport cost, supports the export and import channels, reduce the service deficit on freight, and strengthen the competitive potential for the Thai fleet.

The Thai Shipowners’ Association (TSA) is the private sector organization which was founded and was operated for a long time. The TSA has provided the good cooperation with the government, through presenting the concept on the development of water transport system for the advantages of freight, in terms of convenience and speed, and enhancing the national competitiveness. This has created the overall benefits of transport development. The operation of the government has paid particular attention to the exchange of information and the recommendations made by the private entrepreneurs who are involved with. This is the common integration on developing the real potential of water transport for the nation.

On occasion of publishing TSA Maritime Directory of 2022-2023, the Ministry of Transport is confident that this publication will be beneficial to the entrepreneurs and businessmen involved with Thailand’s transportation and maritime industry. The benefits gained from the publication include the news and information and the movement of business sector which have greatly contributed to the driving of national economy. I wish to congratulate on any operations of the TSA and the TSA Maritime Directory of 2022-2023 to accomplish for the intended purpose and achieve for all expectations.

(Mr. Chayatan Phromsorn)
Permanent Secretary for Transport



With more than 20 years of professional experience in Oil Trading Business , Sea Oil Public Company Limited and its subsidiaries (SEA OIL) have become an expert in Oil Trading business and constantly provide high-quality services and products. Currently, we have entered into three areas of business which are Oil Trading Business, Catering & Supply Management, and Exploration & Production as SEA OIL aims to be the leading full service provider in Energy industry under Good governance management with responsibility to all stakeholders, including society community and environment.



88 Soi Bangna-trad 30, Debaratna Road, Bangna, Bangkok 10260
Tel: +66-2398-9850-1 Fax: +66-2398-9852
Website: www.seaoilthailand.com

Message From

Deputy Director General of Marine Department



จากอดีตจวบจนปัจจุบัน มนุษย์ใช้ประโยชน์จากน้ำ ในด้านอาหาร และประโยชน์อื่นๆ ซึ่งรวมถึงการขนส่ง ปัจจุบัน ยังไม่มีข้อมูลแน่ชัดถึงการค้นพบองค์ความรู้ของมนุษย์ว่าสามารถเรียนรู้การใช้ประโยชน์จากแม่น้ำหรือทะเล จนนำไปสู่การสร้างเรือขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ได้อย่างไร แต่มีข้อมูล ที่เชื่อได้ว่าชาวอียิปต์น่าจะเป็นชนกลุ่มแรกที่ใช้เรือเดินทะเล ขณะที่ชาวกรีกและโรมันเป็นชนชาติแรกๆ ที่สร้างอารยธรรมให้รุ่งเรืองจากการค้า การเดินทาง และการขนส่งทางทะเล หรือแม้แต่การจัดเรือท่องเที่ยว (Cruise Ship)

โดยมีการจัดทริปล่องเรือรอบโลกขึ้นครั้งแรกเมื่อ ปี ค.ศ. 1844 นอกจากนี้ ในศตวรรษที่ 19 ถือเป็นยุคแห่งการตื่นทะเล หรือกระหายการออกทะเล ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวรอบโลกโดยเรือนำเที่ยวได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก โดยเห็นได้ชัดจากภาพยนตร์เรื่อง "ไททานิค" เรือโดยสารสุดหรูของอังกฤษที่จมลงสู่ก้นมหาสมุทรแอตแลนติก ในปี ค.ศ. 1912

ในขณะนี้ จะเห็นว่าช่วงที่ผ่านมา มนุษย์ได้คิดค้นองค์ความรู้ต่างๆ เพื่อใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาเรือ ทำเทียบเรือ พัฒนาปรับปรุงองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมมาสร้างเรือเดินสมุทร ที่มีบทบาทสำคัญทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้มีความปลอดภัย และสะดวกสบายมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อเรือต้องผ่านน้ำที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของประเทศต่างๆ อาจนำไปสู่ความขัดแย้งได้ เพื่อให้การขนส่งทางทะเลมีความปลอดภัยและเป็นมาตรฐานเดียวกันประเทศต่างๆ จึงตระหนักถึงความจำเป็นต้องมีกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อกำกับการเดินทางทะเลร่วมกัน รวมถึงได้มีการจัดทำอนุสัญญา พิธีสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล และกฎหมายทะเลไว้ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วนหลักๆ คือ 1. ด้านความปลอดภัยทางทะเล 2. การป้องกันและแก้ไขด้านมลพิษทางทะเล และ 3. ความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันหน่วยงานที่กำกับด้านนี้และเป็นที่รู้จักและยอมรับทั่วโลก คือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 175 ประเทศ และสมาชิกสมทบ (หมู่เกาะฟาโร มาเก๊า และฮ่องกง) โดยประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกในปี พ.ศ. 2516 เพื่อยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลการบริหารจัดการท่าเรือและพาณิชย์นาวีของไทย ภายใต้อนุสัญญาของ IMO ที่มีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง และเป็นที่ยอมรับของประเทศสมาชิกของ IMO ทำให้ไทยได้รับการคัดเลือกเป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO และปฏิบัติตามพันธสัญญาของประเทศสมาชิกที่ให้ความสำคัญในการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัย ในการเดินเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทั้งในการแก้ไขกฎหมายและปรับปรุงระเบียบให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาจากการเดินทางทั้งระบบและการอำนวยความสะดวกในการออกใบอนุญาตการเดินทางเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง โดย IMO จะมีกำหนดเข้าตรวจประเมินประเทศไทยในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 โดยมุ่งตรวจสอบการปฏิบัติของประเทศสมาชิกตามเกณฑ์การประเมิน เพื่อให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ภารกิจดังกล่าวของกรมเจ้าท่าจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จึงจะทำให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ ในช่วงเวลาที่ผ่านไป สหประชาชาติของเรือไทยให้ความร่วมมือและการสนับสนุนการดำเนินงานเป็นอย่างดี ทำให้ภารกิจของกรมเจ้าท่าเป็นไปด้วยความราบรื่นและมีประสิทธิภาพ

เนื่องในโอกาสที่สมาคมเจ้าของเรือไทยจัดทำหนังสือ TSA Maritime Directory 2022-2023 นี้ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลด้านพาณิชย์นาวีที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ตลอดจนบุคคลทั่วไปที่สนใจ โดยกรมเจ้าท่าขอแสดงความยินดีและขออำนวยการให้การดำเนินงานสัมฤทธิ์ผลตามที่มุ่งหวังทุกประการ

(นายสมชาย สุมันัสจกรกุล)
รองอธิบดีกรมเจ้าท่า

From the past to the present, humans have used water for food and other purposes, particularly for transportation. Currently, there is no obvious information about how the knowledge of using water or sea was discovered, and how it led to the building of passenger and cargo ships. However, there is reliable information that the Egyptians were apparently the first to use seagoing vessels, while the Greeks and Romans were the early nations to build prosperity on civilization from trading, travelling and maritime transport, or even cruise ship. Cruising around the world was held for the first time in 1844. During the 19th century, it was regarded as the era of sea awakening - the thirst for going to the sea. The trip around the world via cruise ship was very popular. As obviously seen from the movie named "Titanic", the English luxury passenger ship sank to the bottom of Atlantic Ocean in 1912.

During the past, humans discovered knowledge in various fields in order to benefit from maritime transport. These benefits can be seen through the development of ships, ports, and engineering knowledge enhancement for building ocean liners which are the significant roles of transporting passengers, and international goods to provide more safety and convenience.

However, when the ships have to pass through the territorial waters under the countries' sovereignty, it may lead to the occurrence of any conflicts. In order to create harmonized safety and standard of maritime transport, the nations have realized the need to have international laws for regulating maritime navigation, including the conventions and protocols relating to the maritime transport and maritime laws. These kinds of legislation can be divided into three main issues: 1) Maritime Safety, 2) Prevention and Control of Marine Pollution, and 3) Liability and Damage Compensation. At present, the well-known agency which has supervised in this field and has been accepted worldwide is the International Maritime Organization (IMO). Currently, there are the total members of 175 countries and three associate members (Faroes, Macao, and Hong Kong). Thailand took part in the IMO members in 1973 in order to upgrade the standard of supervision on port and maritime management under IMO conventions. Thailand has continuously implemented IMO Conventions which have been well acknowledged by the IMO member States. Consequently, Thailand has been selected as the IMO Council Member. In this regard, Thailand has to fulfil the commitment of the member States through the focusing on the supervision of the standard and safety of navigation and protecting the marine environment. In this regard, it included the legal amendments and revisions in line with the development of navigational system in a holistic approach, the facilitation of certification, and related maritime affairs. Thailand has scheduled to be audited by IMO under the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) in February 2023 in accordance with the international assessment criteria for the member States. In this matter, Maritime Department has requested cooperation from relevant agencies, both government and private sectors, in order to reach operational accomplishment. From the past to the present, Thai Shipowners' Association (TSA) has been providing support for the department's overall work, which assists our mission smoothly and efficiently.

On the occasion of the publication of the TSA Maritime Directory of 2022-2023, it collects the useful information on the maritime for the general public and those with interests. Marine Department would like to congratulate on this publication and convey our best wishes for the TSA's accomplished performance as desired.

(Mr. Somchai Sumanuskajonkul)
Deputy Director General
Marine Department



บริษัท บทด จำกัด
TMN CO., LTD.

GOVERNMENT JOINT VENTURE

CHEMICAL TANKER

- MT. TMN PIONEER
- FLAG: THAI
- 7,124 DWT
- CHEMICAL TANKER IMO II
- BUILT IN 2009
- SERVICE IN INTRA-ASIA



OIL TANKER

- MT. TMN PLENTUDE
- FLAG: THAI
- 105,860 DWT
- OIL TANKER
- BUILT IN 2009
- SERVICE IN INTRA-ASIA



CONTACT US

- 📍 3354/50 Manorom Building, 15 Floor, Rama IV Road, Klongtan, Klongtoey, Bangkok 10110
- ☎ +662 671 7200 EXT. 311, 313
- @ <https://www.tmnline.com>

Message From TSA'S Chairman



ปี 2019 ทั่วโลกเริ่มเห็นสัญญาณการถดถอยของเศรษฐกิจ และแม้ว่าชาติมหาอำนาจหลายประเทศพยายามที่จะหาหนทางฟื้นเศรษฐกิจโลกที่สื่อคาดว่าอาจจะเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในช่วงสั้นๆ หรืออาจจะแค่ชะลอตัวให้กลับมาฟื้นคืนแต่คงไม่มีใครคาดคิดว่า COVID-19 ที่เริ่มระบาดในเมืองอู่ฮั่นของจีนในช่วงปลายปี 2019 จะเป็นการปิดประตูเศรษฐกิจให้ตั้งลงไปไม่พริบตาวิกฤตเกิดจากการระบาดใหญ่ของไวรัสสายพันธุ์ใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อทุกกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าหยุดชะงักไปช่วงใหญ่ ซึ่งคงคุ้นเคยกันดีกับคำว่า ‘ล็อกดาวน์’

เรียกว่าจากที่ประเมินว่าสถานการณ์ระบาดของ COVID-19 จะผ่านพ้นไปอย่างรวดเร็วเหมือนเชื้อไวรัสไข้หวัดใหญ่หรือกรณีไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ ปี 2009 และทั่วโลกอาจจะเกิดการหยุดชะงักในช่วงสั้นๆ กลับกลายเป็นว่าเชื้อไวรัส COVID-19 ได้มีการกลายพันธุ์และพัฒนาตัวเองให้เก่งขึ้น ผลคือการแพร่ระบาดมายาวนานถึงปัจจุบันและแม้ในปี 2022 ทั่วโลกจะออกประกาศให้เป็นโรคประจำถิ่นไปแล้ว แต่ความเสียหายและผลกระทบในช่วงที่ผ่านมาเชื่อว่าส่งผลในด้านลบต่อเศรษฐกิจโลกและอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลอย่างร้ายแรง

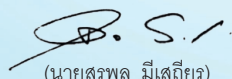
เห็นได้ชัดเจน อาทิ ห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกเกิดความเสียหายและหยุดชะงัก ปัญหาความแออัดของท่าเรือเนื่องจากแต่ละประเทศได้ออกมาตรการด้านความปลอดภัยและสาธารณสุข ที่เข้มงวดเพื่อป้องกันโรคระบาด ต่อมาก็คือปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และความล่าช้าในการขนส่ง ราคาเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น หรือแม้แต่การเกิดสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน สิ่งนี้ทำให้ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวีจะต้องทุ่มเทเวลา และความพยายามมากขึ้นในการคาดการณ์ วางแผน จัดทำต้นทุนให้เหมาะสมเพื่อรักษาความสามารถในการขนส่งทางทะเลและรักษาความเชื่อมั่นของลูกค้าไว้ให้ได้

กรณีนี้ปัญหาต้นทุนการขนส่งทางทะเลที่สูงขึ้น และอาจสูงมาก ในบางกรณีเส้นทางยิ่งทำให้ผู้ประกอบการรายเล็กประสบปัญหาหนัก ถึงขั้นอาจจะไม่สามารถพยุงธุรกิจไว้ได้อีก หรือผู้ประกอบการไทยอาจจะเสียเปรียบคู่แข่งยักษ์ใหญ่จากต่างชาติ ตลอดจนระเบียบจากข้อบังคับ มาตรการ และอนุสัญญาต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้จะยิ่งสร้างความเหลื่อมล้ำระหว่างเรือไทยและต่างชาติมากขึ้นด้วย

ในขณะที่เดียวกัน เทรนด์การค้าโลกในปัจจุบันตระหนักต่อปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ด้วยเหตุนี้แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) จะเป็นประเด็นสำคัญที่ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวีจะต้องให้ความสำคัญ และความยั่งยืนด้านพลังงาน จะเป็นอีกเทรนด์ที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลในอนาคตอันใกล้ ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการ เจ้าของเรือ ธุรกิจด้านพาณิชย์นาวี ผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจจะต้องมีการเตรียมพร้อมสำหรับความต้องการของโลกยุคใหม่ที่แตกต่างไปจากเดิม และต้องไม่ละเลยที่จะสร้างมาตรฐานใหม่ให้ทัดเทียมหรือมีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับในสากล ทั้งเราไม่อาจรู้ได้ว่าอนาคตจะเกิดอะไรขึ้นอีก ดังนั้นความพร้อม หรือแผนรองรับความเสี่ยงจึงเป็นสิ่งจำเป็นมากเช่นกัน

สำหรับบทบาทของสมาคมเจ้าของเรือไทย โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้ผ่านพ้นวิกฤตเศรษฐกิจหลายยุคสมัย เนื่องจากสมาคมฯ มีความเข้มแข็ง สมาชิกเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวทุกคนพร้อมเอื้อเฟื้อและช่วยเหลือกัน จึงผ่านพ้นปัญหาอุปสรรคต่างๆ ไปได้ด้วยดี และตลอดระยะเวลาเราสามารถแข่งขันอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมสายเรือต่างชาติ

เนื่องในโอกาสที่สมาคมเจ้าของเรือไทยได้จัดทำหนังสือ TSA Maritime Directory 2022-2023 ที่จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งทางทะเล เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้สนใจได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการประกอบธุรกิจในสาขาที่เกี่ยวข้อง และในนามของประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย คาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่าสมาชิกทุกท่านจะให้ความร่วมมือและสนับสนุนกิจกรรมดีๆ ของสมาคมด้วยดีอย่างที่เป็นเสมอมา และขอถือโอกาสนี้แสดงความขอบคุณต่อสมาชิกสมาคมฯ ผู้มีอุปการคุณ และผู้ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องทุกท่านที่ช่วยกันทำให้การดำเนินงานของสมาคมเจ้าของเรือไทยบรรลุผลสัมฤทธิ์ สมเจตนาารมณ์


(นายสุรพล มีเสถียร)

ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย

In 2019, the world began to see the signals of economic recession. Many great power countries had made a lot of efforts to find ways to revive the world economy. It implied that the economic crisis may occur in the short run, or the economic growth may slow down and then may recover from the crisis. But no one anticipated that the outbreak of COVID-19 pandemic which had occurred in Wuhan, China at the end of 2019 would plunge the global economy into the abyss in the blink of an eye. This incident which was occurred by the outbreak of new virus specie had resulted in the suspension of almost all economic activities and trade. This phenomenon is well known by the word "Lockdown".

It was preliminarily assessed that the situation of COVID-19 outbreak would end rapidly like avian influenza (bird flu) or a new strain of influenza occurred in 2009. The global situation would suspend in a short period of time. But the COVID-19 pandemic transformed to be the mutant virus which could be rapidly developed. As the consequence, such outbreak has been spread for long periods. Until 2022, many countries have announced the COVID-19 pandemic as the endemic. But the damages and impacts occurred during the past periods have seriously made the negative effects on the global economy, particularly on the marine transport industry.

This circumstance is obvious in some cases. The global supply chain has been damaged and suspended. The difficulties of port congestion have emerged from each country's stringent measures on safety and healthcare for preventing the outbreak. Other cases include the deficiencies of containers, the delay of transportation, the increasing price of fuel, or even the Russia-Ukraine conflict. These cases have coerced the maritime entrepreneurs to devote more time and efforts in forecasting, planning, and maintaining the reasonable cost for enhancing the competitiveness on marine transport and building the confidence to the customers.

However, the cost of marine transport is increasing and may be more increasing in some transport routes. The small entrepreneurs have to confront with a lot of troubles. Some entrepreneurs may not be able to sustain their businesses. In some cases, the Thai entrepreneurs may be disadvantageous to the foreign giant competitors. The difficulties of the rules and regulations, the printed matters, and the conventions have also made more inequality between the Thai and foreign ships.

At the same time, the current trend of global trade has focused on the environmental problems and the reduction of carbon dioxide emission. In this context, the concept of "Sustainable Development Goals (SDGs)" becomes the main issues for the maritime entrepreneurs to address. The energy sustainability is another trend which leads to the transformation of marine transport industry in the near future. Accordingly, the entrepreneurs, the ship owners, and those involved with the maritime business are needed to make preparedness for the demands of the new world which are different from the current world. Moreover, those concerned should not ignore to set the new standard which is fair or efficient and is internationally accepted. It is unknown about what will occur in the future. Hence, the stakeholder agencies' readiness and risk-taking plan are quite essential to do as well.

During the past periods, the Thai Shipowners' Association (TSA) has played the active roles in confronting with the economic difficulties. It is because the TSA has been stable and its members have united with the generosity and the helping hands. Consequently, the TSA can go through the obstacles very well. Throughout the time, the TSA can compete fairly and equitably with the foreign ship liners.

On the occasion of publishing the TSA Maritime Directory (2022-2023), it is intended to disseminate the information on marine transport business to the entrepreneurs and those interested to reap the benefits of doing business in the related field. On behalf of TSA Chairman, all members are requested to cooperate and give support to the TSA activities in the good manner like in the past. At this juncture, I would like to express my sincere thanks to the TSA members, the valued customers, and those involved who have contributed to the achievement of the operations involved with the TSA activities as desired.


(Mr. Suraphon Meesathien)

Thai Shipowners' Association Chairman



BUREAU VERITAS MARINE & OFFSHORE

YOUR PARTNER IN THE MARINE INDUSTRY

BUREAU VERITAS (THAILAND) LTD. : HEAD OFFICE
16TH FLOOR, BANGKOK TOWER
2170 NEW PETCHBURI ROAD, BANGKAPI
HUAYKWANG, BANGKOK 10310, THAILAND
TEL: + 66 2 6704821-22 FAX: + 66 2 7181940
EMAIL: MARINE_THA@BUREAUVERITAS.COM



**BUREAU
VERITAS**

Shaping a World of Trust



TSA Board of Directors 2022-2023



พลเรือตรี ชานอ เพ็ญชาติ
RAdm. Chano Phenjati
Honorary Chairman



นายสุเมธ ตันธวนิตย์
Mr. Sumate Tanthuwani
Honorary Chairman



นายภูมินทร์ หะรินสูต
Mr. Bhumindr Harinsuit
Honorary Chairman



นายสุรพล มีเสถียร
Mr. Suraphon Meesathien
Chairman



นายแพทย์วรวิทย์ วิศิษฐ์กิจการ
Dr. Voravit Visitkijakarn MD.
Vice-Chairman



นายชเนตร์ เพ็ญชาติ
Mr. Chanet Phenjati
Vice - Chairman



นายชัยวัฒน์ ศรีวรรณวัฒน์
Mr. Chaiwat Srivalwat
Secretary General



นายคัชพล हरินสูต
Mr. Kachaphol Harinsuit
Treasurer



กัปตันสุเทพ ตระนันทสิน
Capt. Sutep Tranantasin
Director



กัปตันสุชาติ นุชเจริญ
Capt. Suchart Nucharoen
Director



กัปตันนเรศ สิงห์สอาด
Capt. Nares Singa-ard
Director



นายธีรพล ชินโน
Mr. Teerapol Shinno
Director



กัปตันบวรศักดิ์ สมจิตต์สกุล
Capt. Bowonsak Somchitskul
Director



PROMPT SERVICE WITH CARE

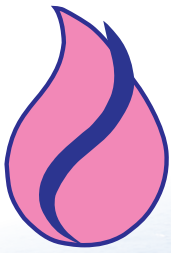
SANG THAI

GROUP OF COMPANIES

Sang Thai is a bulk and general cargo carrier. Our fleet comprises of 10,000 - 12,000 DWT vessels, both single and tween decker. Our cargoes range from infrastructure materials to agriculture products. Trading areas includes South East Asia, Japan, South Korea, China, and India.

Tel: (662)8621485
www.sangthai.co.th





NATHALIN
GROUP



NATHALIN GROUP

OUR BUSINESS

- Ship Business Unit
- Trading & Service Business Unit
- Green Energy Business Unit



88 SOI BANGNA -TRAD 30, DEBARATNA RD, BANGNA TAI, BANGNA, BANGKOK 10260

88 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

TEL : +662 399 3938, +662 398 7885-6, +662 398 7285 FAX: +662 398 7286

WWW.NATHALIN.COM



เปิดรายงาน

‘โครงการคลองไทย - แลนด์บริดจ์’

คำตอบของการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน



ดร.ศ.สมพงษ์ ศรีโสภณศิลป์
รองศาสตราจารย์
หลักสูตรสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แนวคิดการสร้างคลองลัดเพื่อลดเวลาในการขนส่งทางเรือ เช่น คลองปานามา และคลองสุเอซ คลองเหล่านี้ไม่เพียงสามารถลดเวลาในการขนส่ง แต่สะท้อนถึงความพยายามกำหนดเส้นทางเดินเรือใหม่ของชาติมหาอำนาจคุณนั้น ทั้งส่งต่อแนวคิดศูนย์กลางการเดินเรือโลก ซึ่งนั่นอาจหมายถึงรายได้ ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และดูเหมือนจะเป็น ‘ภาพใหญ่’ ที่นำไปสู่การผลักดันโครงการในตำนานตั้งแต่ ‘คอคอดกระ’ สู่วโครงการคลองไทย และล่าสุดโครงการสะพานเศรษฐกิจทางบก (Land Bridge) แนวคิดการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งเป็นบรรดาอภิมหาโปรเจกต์ที่อาจปรับเปลี่ยนโฉมหน้าการเดินเรือของโลก หรือเพียงค่าน้ำพริกละลายแม่น้ำเพื่อแลกมาด้วยสิ่งที่ไม่ก่อประโยชน์อย่างที่ควรจะเป็น

“คลองสุเอซและคลองปานามาสร้างขึ้นมาเป็นร้อยปีแล้ว ทำไมประเทศอียิปต์และปานามาถึงไม่ร่ำรวย? หรือสามารถสร้างรายได้มหาศาลเข้าประเทศจากการเก็บค่าผ่านคลอง ตรงนี้จึงเป็นสมมติฐานว่า การสร้างคลองสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดในการขนส่งทางทะเลได้ แต่ไม่ใช่คำตอบของการพัฒนาประเทศอย่างก้าวหน้า”

ดร.สมพงษ์ ศรีโสภณศิลป์ คณะที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ได้กล่าวเปรียบเทียบภาพให้เห็นชัดถึงมายาคติเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจกับแนวคิดการขุดคลองเพื่อเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือของโลกใหม่ ทั้งระบุอีกว่า

โครงการศึกษาคลองไทย และสะพานเศรษฐกิจทางบก ได้มุ่งเน้นการศึกษาการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามันที่ผ่านมาของประเทศไทย และกรณีศึกษาในต่างประเทศเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเล และ รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า รูปแบบเรือ และเส้นทางเดิน



เรือในปัจจุบัน ตลอดจนวิเคราะห์ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคต รวมทั้งปัจจัยหรือกิจกรรมทาง เศรษฐกิจ และสังคมที่เกี่ยวข้องที่มีผลต่อการดำเนินการพัฒนาเส้น ทางขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามันให้เหมาะสมกับ สถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต

เทียบเส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา

การศึกษาความคุ้มค่าของโครงการคลองไทย และสะพาน เศรษฐกิจทางบก เปรียบเทียบกับการใช้เส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบ มะละกา ภายใต้อุปสงค์การสำคัญว่าจะมีเรือมาใช้บริการหรือไม่ ซึ่ง ส่วนใหญ่มักจะอ้างอิงเรื่องของการย่นระยะทางและเวลาการเดินทาง ตรงนี้เป็นประเด็นที่น่าสนใจ เนื่องจากข้อมูลที่ผ่านมา มีการระบุถึง การลดจำนวนวันเวลาเดินทาง แต่เป็นการนำบางกรณีหรือข้อมูลที่ไม่ ตรงกันมาอ้างอิง

“ยกตัวอย่าง เรือออกจากออสเตรเลีย หรือ จากอาร์ดี ผ่าน ช่องแคบมะละกาย่อมใกล้กว่าการใช้เส้นทางคลองไทยหรือแลนด์ บริดจ์ ซึ่งการจะลดเวลาการเดินทางจะต้องดูที่ต้นทุน และปลายทาง เพื่อนำมาเปรียบเทียบกัน”

ดร.สมพงษ์ กล่าวว่า ดังนั้นหากจะบอกว่าคลองไทยหรือสะพาน เศรษฐกิจทางบกจะเกิดประโยชน์ หรือย่นเวลาเดินทางได้เท่าไร จะต้อง เปรียบเทียบจากต้นทุนและปลายทางของการเดินทาง ทั้งจะต้องเข้าใจ ธรรมชาติของสายเรือต่างๆ การเดินทางเรือผ่าน หรือไม่ผ่านช่องแคบ มะละกายังมีปัจจัยที่หลากหลายมาก และประเมินความเป็นไปได้ ในการเปลี่ยนย้ายโอเพอร์เรชั่นของสายเรือ เนื่องจากการเปลี่ยนเส้น ทางเดินทางเรือในกรณีนี้แทบทั้งหมดเป็นการตัดสินใจของผู้ประกอบการ เดินทาง ไม่ใช่ของผู้ให้บริการเรือ หรือผู้ส่งสินค้า

จากคลองไทยถึงแลนด์บริดจ์ ได้หรือเสีย ?

ดร.สมพงษ์ กล่าวว่า การขุดคลองหรือสร้างทางลัดเพื่อลดเวลา การเดินทางเรือหากพิจารณาในแง่ประโยชน์ของชาติ คือ การเก็บค่าผ่าน คลอง และใช้เป็นทางออกสู่เส้นทางเดินเรือโลกสำหรับสินค้าไทย ทั้งฝั่ง

อ่าวไทยและอันดามัน บางแนวคิดว่าจะเอาพื้นที่ข้างๆ ไปพัฒนาเป็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ หรืออื่นๆ แต่สิ่งเหล่านั้นยังเป็นเพียง ‘แนวคิด’ ที่ ยังไม่ลงมือทำหรือเกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น ไม่ได้ประสบความสำเร็จทุกพื้นที่ ไม่ใช่ว่าพื้นที่ที่จะผลักดันให้เกิดขึ้นจน สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้จริงๆ แต่อย่างไรก็ดี สิ่งเหล่านี้ คือสิ่งที่ ‘คาดว่า’ จะได้ประโยชน์จากการขุดคลองไทยหรือสะพาน เศรษฐกิจทางบก

ขณะที่ผลเสีย อย่างแรกคือ เรื่องของงบประมาณการก่อสร้างที่ ต้องเสียไปจำนวนมาก แต่เงินอาจจะหาคืนได้ ทว่าสิ่งที่ยากจะประเมิน ได้ คือ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ซึ่งเรายังไม่ค่อยมีข้อมูลมากนัก หรือยังไม่เข้าใจเท่าที่ควร และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้ หลักของประเทศไทยอาจได้รับผลกระทบ แม้แต่การสร้างแลนด์บริดจ์ ที่มีท่าเรือทั้งสองฝั่งก็มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเช่นกัน

กระนั้น หากพิจารณาที่แนวคิดการสร้างเกตเวย์เพื่อให้สินค้า ไทยสามารถเข้าออกและเชื่อมโยงทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน แต่เรา กำลังพูดถึงโครงการที่ต้องใช้เงินลงทุนนับล้านล้านบาท ดังนั้นการตอบ โจทย์ด้านการเป็นเกตเวย์ให้สินค้าไทย หรือเพียงสินค้าจาก ลาวและ กัมพูชา อาจไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐศาสตร์

ด้วยเหตุนี้ จากการศึกษาและประเมินความคุ้มค่าในเชิงการ สร้างรายได้จากการขุดคลองไทยหรือแลนด์บริดจ์อาจไม่ใช่ทางเลือก ที่ดี เนื่องจากปัจจัยที่จะเชื่อเชิญให้สายเรือมาใช้บริการ คือ การเก็บ ค่าผ่านคลองในราคาต่ำ หรือไม่เก็บค่าผ่านคลอง ซึ่งในทางปฏิบัติย่อม เป็นไปไม่ได้ รวมทั้งสะพานเศรษฐกิจทางบก ที่ใช้การบริหารจัดการ แบบสองท่าเรือ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน จะเกิดกระบวนการขน ถ้ายสินค้าซ้ำซ้อน แถมยังมีภาระค่าใช้จ่ายมากมายเกิดขึ้น ในขณะที่ อาจจะมีประโยชน์ในด้านการใช้เป็นเพียงศูนย์รวบรวมสินค้าใน ภูมิภาคบางประเทศเท่านั้น

ดร.สมพงษ์ ให้ข้อสรุปว่า ทางเลือกที่ดีที่สุด หากมองที่การพัฒนา พื้นที่การผลิตและการค้าตามแนวชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน คือการ ใช้ประโยชน์จากสิ่งที่มีอยู่และดำเนินการพัฒนาต่อจากสิ่งที่มีอยู่แล้ว เป็นหลักเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เนื่องจากที่โครงสร้างพื้นฐานของ ประเทศไทยมีดีเพียงพอในระดับหนึ่งแล้ว รัฐจึงควรปรับเปลี่ยนแผนการ พัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเน้นที่การพัฒนาคนเป็นหลัก ภายใต้อะไรก็ตาม โลกที่เปลี่ยนไป การพัฒนาในยุคต่อไปจะต้องเน้นการพัฒนาคน ส่งเสริม ทักษะ ความรู้ ด้านนวัตกรรม และเทคโนโลยีสมัยใหม่ เป็นการสร้าง สมดุลของการพัฒนาที่ก้าวหน้าไปพร้อมกระแสโลก **T**

อ้างอิง : โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเล ฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) <https://thailandbridge.com/work-on-process/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%A1%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B9%E0%B8%93%E0%B9%8C-draft/final/>



Report on

'Thai Canal-Land Bridge Project'

The answer for development of maritime transport routes Connecting with the Gulf of Thailand and the Andaman Sea

The initiative in constructing the shortcut canals to reduce maritime transportation time, such as the Panama Canal and the Suez Canal, not only reduces transportation time, but also reflects the efforts of the powerful nation at that era to establish new shipping routes. As well as advancing the concept of a global maritime center, which could lead to increased income and economic growth. And it appears to be a 'big picture' that is driving the efforts to push the legendary projects from "Kra Isthmus " to the Thai Canal Project. And most recently, the Land Economic Bridge Project. The idea of creating a maritime transport route that connects the Gulf of Thailand and the Andaman Sea. These are massive projects that have the potential to change the face of global maritime. Or it could simply be a waste in exchange for something less beneficial.

The Suez Canal and the Panama Canal were both built hundreds of years ago. Why are Egypt and Panama not wealthy? Why can't they profit greatly from collecting the tolls via the canal? As a result, it is assumed that to build the canal can be used as a maritime transportation shortcut. However, it is not the solution to the country's progressive development.

Dr. Sompong Sirisoponsilp, Project Advisory Group to study the feasibility of Connecting Maritime Transport Routes in Thailand's Gulf and Andaman Sea. He clearly compared the picture to the myth of economic development with the idea of digging a canal to change the new world's shipping route. He also stated that Thai Canal Study Project and Land Economic Bridge, has focused on studying the development of sea transport routes linking the Gulf of Thailand and the Andaman coast of Thailand in the past. And the overseas case studies on maritime transport linkages; and collecting information on current shipping, ship types, and maritime routes. As well as analyzing trends in changing the form of marine transportation in the future including factors or economic activities and relevant societies that affect As well as overseas case studies on maritime transport linkages; and collecting information on current shipping, ship types, and maritime routes. As well as analyzing trends in changing the form of marine transportation in the future including factors or economic activities and relevant societies that affect the development of sea transport routes connecting the Gulf of Thailand and the Andaman Sea to suit the present and future situations.

A comparative study of the Malacca Strait route

Study of the worthiness of Thai Canal and land economic bridge, in comparison to taking the sea route through the Malacca



Assoc. Prof. Dr. Sompong Sirisoponsilp
Logistics and Supply Chain Management Interdisciplinary Program,
Chulalongkorn University.

Strait, the important consideration is whether there will be the vessels to use the service. Most of them refer to reducing sailing distance and time. This is a fascinating point. because of previous knowledge has been a reduction in sailing time. It does, however, bring some cases or information that do not match as a reference.

"For example, a ship departing from Australia or Jakarta and passing through the Malacca Strait would be closer than taking the Thai Canal or Land Bridge route. Which is to reduce the sailing time must look at the starting point of departure and destination to be compared"

Dr. Sompong stated that to determine whether the Thai Canal or the Land Economic Bridge would benefit or how much time would be saved, the origin and destination of the ship navigation must be compared. In this regard, it is necessary to comprehend the nature of various shipping lines. Sailing through or not through the Malacca Strait is influenced by a variety of factors and considering the possibility of changing the line's operations. This is because in most cases, changing the route is the decision of the ship operator. Not a vessels service user or a shipper.

From Thai canal to land bridge: Win or lose?

Dr. Sompong stated that digging canals or creating shortcuts to reduce navigation time, if taking the national interest into account is to collect fees via the canal. And used as an exit to the world's shipping routes for Thai products, both the Gulf of Thailand and the Andaman Sea. Another idea is to develop the adjacent space into a special economic zone or other. But those are still "concepts" that have not yet been implemented or occurred. Because the development of special economic zones is not successful in every area. It is difficult to drive until it cans truly create economic value.

However, these are the “expected” benefits from digging the Thai Canal or Land Economic Bridge.

While the first disadvantage is the issue of the construction expenditure, which must be spent significantly. However, the money may be recoverable. What is difficult to assess is the impact on the environment in areas where we do not have as much information or do not understand as well as we should. And Thailand’s main source of income, tourism, may suffer. Even the construction of a land bridge with ports on both sides had an environmental impact as well.

Nevertheless, when considering the concept of constructing a gateway to allow Thai products to enter and connect both the Gulf of Thailand and the Andaman coasts. Yet, we are discussing a project that will require a trillion-baht investment. Therefore, answering the question of whether to be a gateway for Thai products or only products from Laos and Cambodia may not be economically viable.

For this reason, from studying and evaluating the cost-effectiveness of generating income from digging the Thai Canal or Land Bridge may not be a good option. Because collecting the canal fee at a low price will entice ship lines to use the service. Alternatively, do not collect fees through the canal, which would be impossible in practice. Including land economic bridges that use the management

of two ports in the Gulf of Thailand and the Andaman Sea. There will be redundant loading and unloading processes. Furthermore, there is a substantial financial burden, while it may only be useful as a consolidation center in a few countries.

Dr. Sompong concluded that the best approach to developing production and trade areas along the Gulf of Thailand and Andaman coasts is to maximize benefit by leveraging what already exists and continuing to develop from what already exists. Because Thailand’s infrastructure is already adequate in some ways. In light of the changing global trend, the government should revise the country’s economic development strategy, focusing primarily on human development. The next era’s development must prioritize human development. By promoting skills, knowledge, innovation, and modern technology, we can achieve a better balance of progressive development along with global trends. **T**

Reference: The feasibility study on connecting maritime transport routes between the Gulf of Thailand and the Andaman Sea (Final report)
<https://thailandbridge.com/work-on-process/%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%A1%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B9%E0%B8%93%E0%B9%8C-draft-fin/>

555 The Palladium Bldg,
Ratchaprarop Road, Makkasan,
Ratchathewi, Bangkok 10400

+662-120-9899

www.siamgas.com

Operation@simgroups.com



SIAM LUCKY MARINE CO.,LTD
บริษัท สยามลัคกีมารีน จำกัด

Determination for service under
Safety standard and the environment

มุ่งมั่นให้บริการ มีมาตรฐานความปลอดภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม





BIG SEA CO., LTD. was founded on January 30th 1992 by a group of experienced petroleum transportation colleagues. The company provides service solely to the Oil Industry by providing petroleum transportation service by tanker vessels for all kinds of oil products. Beside Bangkok the services routes extend out to all the refineries in different provinces of Thailand and international.

VESSELS CAPACITY

2000 DWT to 6000 DWT

EXPERIENCES

30 YEARS with Oil Majors

EMISSION CONTROL

EMISSION TRACKING & CONTROL

HIGH STANDARD

DOUBLE HULL APPROVED BY CLASS

454 RAMA III ROAD, BANGKHLO, BANGKOLEAM, BANGKOK 10120



www.bigsea.co.th | TEL: 022922761





COASTAL TRANSPORTATION

BANGKOK-SOUTHERN-ASEAN PARTS WITH REGULAR SCHEDULE

- ⊗ HARINTRANSPORT FLEET 1,300 DWT to 5,000 DWT
- ⊗ PRIVATELY-OWNED BERTHING FACILITIES STRATEGICALLY LOCATED IN BANGKOK AND SOUTHERN ASEAN PARTS.
- ⊗ SHIP MANAGEMENT



THE HARINSUIT TRANSPORT CO.,LTD

38/9-14 Mahaisawan Road(right side),Bangkohaem, Bangkok 10120,Thailand

Tel: +662 289 1156,+662 289 0650,+662 291 1960 Fax:+662 291 8681

www.haringroup.com

ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 มุ่งพัฒนาในทุกมิติ ตอบโจทย์เทรนด์การให้บริการท่าเรือยุคใหม่

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นรายได้สำคัญของประเทศ ทั้งยังทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในประเทศ และเป็นกลไกหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจ ขณะที่โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (เฟส 3) เกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่ประเมินว่าท่าเรือแหลมฉบังในระยะที่ 1 และ 2 จะให้บริการถึงจุดที่เต็มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล เหตุนี้ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จึงเปรียบเหมือนการพัฒนาเพื่อตอบโจทย์การค้า และเศรษฐกิจโดยการประเมินทิศทางในอนาคต ขณะเดียวกันภายใต้บริบทของโลกที่ปรับเปลี่ยนไปตามยุคสมัย การพัฒนายังต้องประเมินผลกระทบจากสิ่งที่เกิดขึ้นในทุกระดับทั้งในปัจจุบัน และอนาคตด้วยเช่นกัน

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย กล่าวว่า โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 กำหนดเป้าหมายพัฒนาท่าเรือให้มีความล้ำสมัยในการบริหารจัดการด้านนวัตกรรม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังแห่งที่ 2 การก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับสินค้าระหว่างประเทศและสินค้าภายในประเทศ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและมีความพร้อมรองรับการขยายตัวปริมาณสินค้าทางเรือ การขนส่งทางรถไฟ และสินค้าประเภทต่าง ๆ และสิ่งสำคัญคือ การบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม สร้างโอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าเรือชั้นนำของโลก ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือและเชื่อมโยงการขนส่งไปยังการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ยังเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญตามแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) และเป็นประตูที่เชื่อมโยงการค้าในภูมิภาค (Gateway) มีกำหนดการเปิดให้บริการปลายปี 2568 โดยจะเพิ่มศักยภาพรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 7 ล้านที่อียูต่อปี หรือเพิ่มจาก 11 ล้านที่อียูต่อปีเป็น 18 ล้านที่อียูต่อปี รองรับการขยายตัวของปริมาณเรือขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้น และเชื่อมต่อการพัฒนาสู่ท่าเรือกับประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้า และเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าภูมิภาคเอเชียไปสู่ตลาดโลก



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ผู้อำนวยการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย

พัฒนาสู่ท่าเรือขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (E-Port)

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนผ่านของการพัฒนาในยุคปัจจุบัน เทคโนโลยี และซอฟต์แวร์การจัดการต่าง ๆ มีบทบาทสำคัญต่อการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ เหตุนี้ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่ผ่านมา จึงได้มีการนำเทคโนโลยีชั้นนำระดับโลก เพื่อเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นระบบกึ่งอัตโนมัติช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่ง อาทิ Selfloading automated guided Vehicles (Lift-AGV), automatic stacking cranes (ASC), automated guided Vehicles (AGV) สำหรับ internal carriage, และอื่น ๆ

นายเกรียงไกร กล่าวว่า การนำเทคโนโลยีอัตโนมัติเข้ามาให้บริการในท่าเรือสามารถควบคุมการจัดการส่วนต่าง ๆ ภายในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม่นยำ ใช้แรงงานคนน้อย อีกส่วนสำคัญคือทำให้สามารถบริหารจัดการพื้นที่ภายในท่าเรือได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ด้วยระยะเวลาในการจัดการน้อยที่สุด สามารถลดเวลาทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพ เนื่องจากการจัดการมีการวางแผนและคำนวณด้วยซอฟต์แวร์ทำให้สามารถให้บริการแบบไร้รอยต่อ ซึ่งในอนาคตเทคโนโลยีอัตโนมัติเหล่านี้จะมีบทบาทสำคัญต่อการให้บริการของท่าเรือทั่วโลก

พัฒนาจุดพักรถบรรทุก - ร่วมสร้างแหลมฉบัง Smart City

ปัจจุบันนอกจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยกำลังดำเนินการศึกษาโครงการจุดพักรถบรรทุกเพื่อการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ อำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการท่าเรือ และลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังระหว่างรอขนถ่ายสินค้าโดยโครงการจุดพักรถบรรทุกที่มีการจัดสรรพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือมาพัฒนาเป็นจุดพักคอย จุดจอดรถบรรทุกที่รอขนถ่ายสินค้า เป็นอีกหนึ่งแนวทางของการจัดระเบียบกิจกรรมบรรทุกที่จะเข้าออกภายในท่าเรือให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าสำหรับรถบรรทุกไฟฟ้า (EV) โดยจะผลักดันให้ผู้ประกอบการในท่าเรือหันมาใช้รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้าซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยและสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลหรือ depa.(ดีป้า) ได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนา Smart City ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง และยกระดับการบริหารจัดการสภาพจราจรในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง


ท่าเรือคาร์บอนฯ ต่ำ ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด

นายเกรียงไกรกล่าวอีกว่า นโยบายด้าน Green Port เป็นอีกโครงการหนึ่งที่ต้องเร่งดำเนินการ เพื่อลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการดำเนินกิจการ ยกย่องคุณภาพชีวิตพนักงาน ผู้ใช้บริการ ตลอดจนการคำนึงถึงสุขภาพและความเป็นอยู่ของประชาชนในชุมชนบริเวณใกล้เคียง โดยยุทธศาสตร์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นการวางรากฐานสู่การเป็น Green Port Supply Chain ด้วย 4.ยุทธศาสตร์ อาทิ การก้าวสู่การเป็นสังคมคาร์บอนฯ ต่ำ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล การสร้างความร่วมมือในห่วงโซ่มูลค่าโดยการหาแนวร่วมและสร้างเครือข่าย และการยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สังคม โดยมีเป้าหมายในปีงบประมาณ พ.ศ.2570 สามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินการของท่าเรือลดลงร้อยละ 7 จากฐานปี พ.ศ. 2562

เช่นเดียวกับโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3. ที่ให้ความสำคัญต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการดำเนินการท่าเรือ โดยให้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวที่ยั่งยืน



ขณะเดียวกัน ยังส่งเสริมและผลักดันให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนได้มีการใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงาน เช่น การขนถ่ายสินค้าและการใช้อุปกรณ์ภายในท่าเรือ เช่น โครงการท่าเรือคาร์บอนฯ ต่ำของท่าเรือแหลมฉบังที่สนับสนุนให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมดเปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้าแทนน้ำมันดีเซล การดำเนินการดัดแปลงอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าให้เปลี่ยนจากการใช้น้ำมันดีเซลเป็นพลังงานไฟฟ้า ซึ่งคาดว่าจะสามารถลด CO2 ได้ประมาณ 1.80 ตันต่อปีสำหรับ RTG 20 คัน

นายเกรียงไกร กล่าวทิ้งท้ายว่า ในฐานะผู้ให้บริการท่าเรือที่ต้องแข่งขันในระดับโลก จำเป็นอย่างยิ่งต้องให้ความสำคัญต่อปัญหาการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศโลก (Climate Change) ควบคู่กับการพัฒนาศักยภาพการให้บริการท่าเรือยุคต่อไป เรื่องพลังงานสะอาดจึงสำคัญมาก ดังนั้นนโยบายของการท่าเรือฯ จึงมุ่งส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน เช่นการนำไฟฟ้ามาทดแทนเชื้อเพลิงดีเซล การผลักดันการใช้รถบรรทุกไฟฟ้า รถหัวลากไฟฟ้า ตลอดจนอุปกรณ์และเครื่องมือขนถ่ายต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบันท่าเรือทั่วโลกเริ่มนำยานพาหนะที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามาทดแทนเชื้อเพลิงน้ำมัน ด้วยเหตุนี้การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จะให้ความสำคัญในการพัฒนาค่าเชิงนิเวศให้ดีขึ้น ไม่เฉพาะแค่ การจัดการด้านท่าเรือสีเขียว แต่ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาจากแนวคิด BGC Model ทั้งด้าน Bio-Circular และ Green เพื่อการยกระดับท่าเรือสู่ World Class Gateway Port ต่อไป 

Laem Chabang Port Phase III

aims to develop in every dimension

in response to new trends of port services

The marine transport can offer the main income source for the nation through creating the growth of industries within the country and performing as a key element for economic development. Laem Chabang Port Phase III Development Project was initiated by the result of assessment which indicated that Laem Chabang Port (Phase I and II) had fulfilled the full services in support of the marine transport volume. In this regard, the development of Laem Chabang Port Phase III seems to be the answer for trade and economic issues, based on the assessment on the future trends. In the meantime, such development requires for the impact assessment on the relevant factors in every dimension for both current and future trends in the context of global transformation.

Mr. Kriengkrai Chaisiriwongsuk, Director General of the Port Authority of Thailand (PAT), said that Laem Chabang Port Phase III Development Project set the goal for the development of modern port with the support of the innovation management. This can be done through providing infrastructure within the port and other facilities as well as creating transport networks and multimodal transport system. Such development includes the development of Single Rail Transfer Operator at Laem Chabang Port Phase II, the construction of coastal terminal in support of the local and international freight, and the provision of seamless and sufficient transport networks and multimodal transport system in connecting with the external system of relevant agencies in order to make preparedness for the expansion of cargo volume in both maritime and rail transports, covering a wider range of products. More importantly, the integrated infrastructure is also made to build the solid foundation of economy and society, enhance economic opportunities and national competitiveness, as well as develop Laem Chabang Port to be the global leading port and the maritime transport hub connecting with other transport modes in an efficient manner. Laem Chabang Port Phase III Development Project is one



Mr. Kriengkrai Chaisiriwongsuk
Director General
The Port Authority of Thailand (PAT)

of the key infrastructure projects under the development plan of Eastern Economic Corridor (EEC) and is the gateway to the regional trade.

The project is scheduled to open for service by the end of 2025. It is anticipated to increase its capacity of containers for no less than 7 million TEUs per annum, or increasing from 11 million TEUs to 18 million TEUs per annum. It seems that the project would support the expansion of cargo vessel volume and connect to the ports of the neighboring countries. In doing so, it would help promote Thailand to be the commercial hub and the node for transporting goods from the region to the global market.

Development for e-Port

In the transition to the development in the current era, operational technology and software are undoubtedly vital for enhancing the potential of service. In this sense, the development

of Laem Chabang Port in the past periods had applied the global top-level technologies for transforming its operation process to be the semi-autonomous system in order to increase the competitiveness in transportation. Such technologies include self-loading automated guided vehicles (Lift AGV), automatic stacking cranes (ASC), automated guided vehicles (AGV) for internal carriage, and etc.

Mr. Kriengkrai said that the application of automated technology could control the port operations in an efficient and accurate manner while depending on fewer workers. More importantly, this technology would also help optimize the space utilization in the port, to achieve the least time of management, and could reduce the operating time and increase the efficiency. Thanks to the precise planning and calculation by the software, it allows us to provide the seamless service to our port users. In the future, the automated technologies would play a bigger role for the services of global ports.

Developing rest area for truck and co-building smart city for Laem Chabang


Apart from the on-going development of Laem Chabang Port Phase III, the PAT has currently carried out many projects including improvement of rest area for trucks with the aims of developing its commercial area, facilitating port users, and easing traffic congestion of trucks within the port during waiting for loading and unloading. This is considered to be another scheme in line with the effective truck queue management. Moreover, the construction of electric vehicle charging stations will also be implemented in order to support and encourage terminal operators in Laem Chabang Port to use electric trucks which are environmentally friendly.

The PAT and the Digital Economy Promotion Agency (DEPA) have signed the Agreement of Cooperation on the Development of Smart City at Laem Chabang Port. This Agreement aims to develop the port into the smart city, through applying digital technology for increasing the efficiency of transport and upgrading traffic management within the area of Laem Chabang Port.

Low-carbon port promotes clean energy

Mr. Kriengkrai added that the Green Port Policy is one of the top priority projects laid out to reduce environmental impacts together with elevating the quality of life for its staff

and port users. This policy places importance on better health and livelihood of the people who live in the surrounding community. In this matter, the PAT has formulated the Master Plan of Environmental Management in order to lay the foundation of green port supply chain. To serve for this Plan, four strategies are made through stepping into a low-carbon society; environmental management aligned with the global standard; promotion of cooperation on the value chain with finding the alliance and networks; and upgrading of the environmental quality for the society. The PAT has set the goal to reduce the Greenhouse Gas Emission volume for 7 percent in 2027, based on the database of 2019. Likewise Laem Chabang Port Phase III Development Project focuses on the environmental impact along with the PAT's preparation for tackling the issue of CO2 emissions in accordance with the development policy on the sustainable green port. Meanwhile, the PAT has also been promoting and urging all private terminal operators to opt for the energy-saving equipment and technology in cargo handling and other operations. In particular, the Low-Carbon Port Project of Laem Chabang Port is being implemented to encourage all private terminal operators to use electric power instead of diesel fuel by transforming the mechanical handling equipment from the diesel-powered engine to the electric motor. It is anticipated that it will help reduce the volume of CO2 emissions for about 1.80 ton per year, per 20 units of Rubber-Tired Gantry Cranes (RTG).

Mr. Kriengkrai finally concluded that it is essential for the port service providers who need to remain competitive with those in the global level to pay attention to the climate change challenge together with the development of port potentials. When realizing the importance of clean energy in the next generation, the PAT will continue to promote the use of renewable energy in various ways. These include the use of electricity in replace of the diesel fuel and the pushing of the use of electric truck, electric tractor, and mechanical handling equipment and tools, as most of the ports worldwide have already introduced electric vehicles to replace the fuel-powered ones. In this regard, the development of the Laem Chabang Port Phase III would pay attention to better measurement of ecosystem index. This was not only focusing on the management of green port, but also applying the concept of the Bio-Circular-Green Economic Model (BCG), so as to elevate the port into the world-class gateway port. 

REGIONAL CONTAINER LINES

ASIA'S
REGIONAL
CONTAINER
LINER

CONNECTING ASIA
FLEXIBILITY IS
THE KEY TO
OUR **SUCCESS**

Regional Container Lines
Public Company Limited



30th Floor Panjathani Tower Building,
127/35 Ratchadapisek Road, Chongnonsi,
Yannawa, Bangkok 10120, Thailand



FLEET
 **41**
VESSELS

SERVICE NETWORK
 **133** DESTINATIONS
27 COUNTRIES

CAPACITY
 **388 TO 11,714**
TEUS



“We Emphasize on Time and Quality”

SHIP REPAIR / SHIP BUILDING / SHIP CONVERSION / ENGINEERING / OFFSHORE



ASIAN MARINE SERVICES PUBLIC COMPANY LIMITED
128 Mu 3 Suksawad Rd., Leam Fa Pha, Phra Samut Chedi,
Samutprakarn 10290, Thailand
Location : Chao Phraya river wharf no.1



[Company Profile]

 662 815 2060

 www.asimar.com

 mkd@asimar.com

 Asian Marine Services PCL.  ASIMAR Shipyard Thailand  [asimar_shipyard](https://www.instagram.com/asimar_shipyard)

LNG แหล่งพลังงานทางเลือก เพื่อการขนส่งทางทะเล ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

นายชัยวัฒน์ ศรีวรรณวัฒน์
กรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท ทาสโก้ ชิปปิง จำกัด



การใช้พลังงานสะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจทั่วโลกในทุกวันนี้เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในโลกอนาคต ก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas) หรือ LNG นั้น เป็นเชื้อเพลิงทดแทนที่ดีในการนำมาใช้ในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นเชื้อเพลิงที่มีบทบาทมากขึ้นต่ออุตสาหกรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยภายใต้ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานในการนำก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มาใช้เพื่อเป็นพลังงานทดแทนประสบกับปัญหาด้านราคาเชื้อเพลิงตลาดโลก กติกาโลกด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดมากขึ้น และต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น อาจเป็นตัวเร่งให้ประเทศไทยต้องเพิ่มการลงทุนและพัฒนาศักยภาพสู่การเป็นศูนย์กลาง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ในอาเซียน

นายชัยวัฒน์ ศรีวรรณวัฒน์ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ทาสโก้ ชิปปิง จำกัด กล่าวว่า ก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas - LNG) เป็นแหล่งพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิลอื่นๆ เนื่องจาก ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่ามากเมื่อเทียบกับถ่านหิน

หรือน้ำมัน ซึ่งปริมาณการค้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) คาดว่า จะเพิ่มขึ้น 21% ในปี 2568 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ว่า การขนส่งทางทะเลจะยังคงเติบโตสูงขึ้น จากความต้องการในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรป

ในปัจจุบัน 99% ของเรือขนส่งทางทะเลใช้เชื้อเพลิงธรรมดา และส่วนที่เหลืออีก 1% ใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG), ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG), และ เมทานอล อย่างไรก็ตามในอีก 2-3 ปีข้างหน้า สัดส่วนของเรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดาจะเริ่มลดลง เนื่องจากเรือที่กำลังสั่งซื้อและต่อขึ้นใหม่จะได้รับการออกแบบให้รองรับการใช้เชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG), ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG), เมทานอล หรือไฮโดรเจนมากขึ้น นับตั้งแต่ปี 2553 จำนวนเรือที่ใช้เชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มีการเพิ่มขึ้นระหว่าง 20% ถึง 40% ต่อปี

ประเทศไทย-ศูนย์กลางของการจัดหาเชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ให้กับเรือขนส่งในอาเซียน?

ในปี 2563 องค์การการเดินเรือระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกมาตรการควบคุมการใช้เชื้อเพลิงของเรือขนส่งทางทะเลที่มีสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) จาก 3.5% ให้ลดเหลือเพียง 0.5%

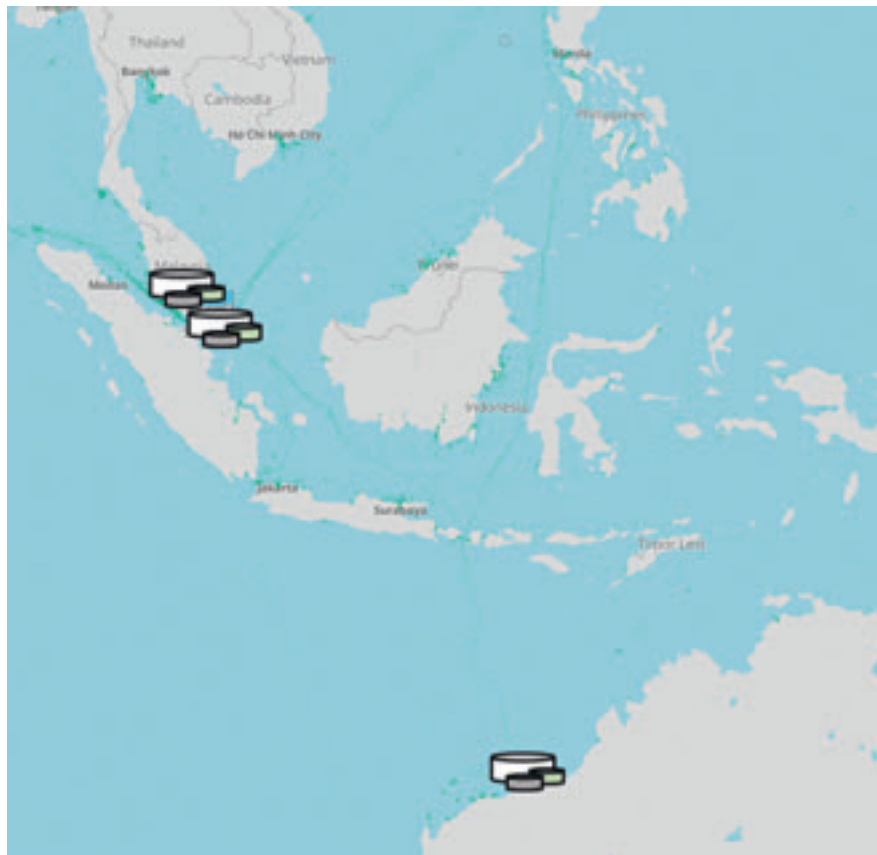
นอกจากนั้น ภายในปี 2573 IMO ยังได้กำหนดเป้าหมายในการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ให้ลดลง 40% เมื่อเทียบกับปี 2551 การริเริ่มการใช้เรือที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้มากแค่ในระยะสั้น แต่เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วไปแล้ว ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จะไม่ก่อให้เกิด

สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) และฝุ่นละออง (PM) แต่ก็ยังปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) แม้ว่าจะอยู่ในปริมาณที่ต่ำกว่ามากก็ตาม

ปัจจุบันประเทศไทยนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เพื่อรองรับความต้องการด้านพลังงาน แต่ยังไม่มีความสามารถในการรองรับเรือขนส่งทางทะเล นี่อาจเป็นข้อบ่งชี้ว่า ในอนาคตประเทศไทยมีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางการเติมน้ำมันเรือขนส่งที่ต้องการเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้เช่นกัน นอกเหนือจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

LNG: เชื้อเพลิงฟอสซิลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบการใช้เชื้อเพลิง MGO กับ เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) กับเรือขนส่ง จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จะได้เปรียบในเชิงสิ่งแวดล้อมมากกว่า เช่น การปล่อยสารก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) น้อยกว่าร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับถ่านหิน และน้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมัน MGO ซึ่งนี้ทำให้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เป็นหนึ่งในเชื้อเพลิงฟอสซิลที่มีมลพิษน้อยที่สุด ปรากฏจากสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) ฝุ่นละออง สารปรอท และสารประกอบอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ขณะเดียวกัน ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ยังเป็นเชื้อเพลิงทดแทนที่ดีในการที่จะกระตุ้นอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



อย่างไรก็ตาม ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เป็นพลังงานทดแทนที่ดีสำหรับการริเริ่มการใช้พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในขณะที่โลกเคลื่อนตัวไปสู่ “ข้อตกลงปารีส” (Paris Agreement) ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ IMO ก็ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดการปล่อยสารก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเหล่านี้ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลจะต้องปรับและรับมาตรการเพิ่มเติม เช่น การใช้เชื้อเพลิง มีเทน แอมโมเนีย หรือ ไฮโดรเจน

โครงสร้างพื้นฐานด้าน LNG ของไทยพร้อมแค่ไหน?

ในปี 2564 ร้อยละ 54 ของการผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ซึ่งสัดส่วนการใช้ควรจะอยู่ในปริมาณที่สูงกว่านี้ถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในตลาดโลก อย่างไรก็ตาม การที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่ค่อนข้างสูงก็เป็นข้อบ่งชี้ว่า โครงสร้างพื้นฐานได้รับการพัฒนาอย่างดีแล้วเพื่อรองรับการใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ซึ่งในขั้นตอนต่อไปคือการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมอื่นๆ หันมาใช้แหล่งเชื้อเพลิงนี้ในโรงงานของตนด้วย เพราะมีเทคโนโลยีรองรับอยู่แล้ว ติดอยู่ที่ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และความไม่แน่นอนของราคาน้ำมันในตลาดโลก



ส่วนอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลนั้นแตกต่างกับอุตสาหกรรมอื่นๆ เพราะประเทศไทยยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานในการดำเนินการเติมก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) สำหรับเรือขนส่งทางทะเล หากเรือต้องการเติมเชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เรือจะต้องไปเติมก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่ประเทศมาเลเซีย หรือประเทศสิงคโปร์

อย่างไรก็ดี ในประเทศไทยมีหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อราคาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อประเทศไทยนำเข้าวัตถุดิบเชื้อเพลิงเพื่อผลิตไฟฟ้าถึงร้อยละ 75 ของความต้องการทั้งหมด และร้อยละ 54 เป็นก๊าซธรรมชาติ ส่วนใหญ่ก๊าซธรรมชาติของประเทศไทยมาจากแหล่งผลิตน้ำมันนอกชายฝั่งเอราวัณ แต่เนื่องจากความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศเมียนมา และอาจจะมีมาตรการลงโทษจากประเทศสหรัฐฯ ทำให้อัตราการผลิตลดลงอย่างมาก รวมถึงอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ราคาน้ำมันผันผวนคือความขัดแย้งระหว่างประเทศยูเครนและประเทศรัสเซีย ซึ่งก่อนเหตุการณ์ความไม่แน่นอนเหล่านี้ ราคาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ค่อนข้างที่จะมีแนวโน้มลดลงเนื่องด้วยแหล่งผลิตก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และความต้องการในเอเชียที่เพิ่มขึ้น

จากข้อมูลจะเห็นได้ว่า ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่คาดว่าจะ เป็นพลังงานทดแทน และอาจเป็นทางเลือกใหม่ของภาคอุตสาหกรรม และการคมนาคมขนส่ง รวมถึง บทบาทของประเทศไทยด้านการพัฒนา

พลังงานเพื่อตอบโจทย์เทรนด์ของโลก จะต้องปรับเปลี่ยนให้ เป็นไปตามกติกาด้านสิ่งแวดล้อมของโลกที่จะนำไปสู่การดำเนินการตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ได้แก่

พัฒนาแหล่งเชื้อเพลิงยุคใหม่ หรือ พัฒนาเชื้อเพลิงใหม่ที่ไม่ปล่อยสารก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ออกมาเลย เช่น เมทานอลเขียว ไฮโดรเจน หรือ แอมโมเนียเขียว

การหาแหล่ง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่ถูกกว่าเพื่อนำเข้า เพื่อตอบสนองความต้องการด้านผลิตไฟฟ้า ส่วนใหญ่ประเทศไทยนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จากประเทศกาตาร์ ซึ่งแหล่งอื่นๆ เช่น ประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย ประเทศญี่ปุ่น และ ประเทศออสเตรเลียอาจมีราคาที่ถูกกว่า

ศูนย์กลาง ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) สำหรับอุตสาหกรรม การขนส่งทางทะเลนั้น ประเทศไทยยังไม่มีสถานที่ในการดำเนินการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) สำหรับเรือขนส่งทางทะเล มีเพียงคลังนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เพื่อจุดประสงค์ด้านไฟฟ้าภายในประเทศเท่านั้น ประเทศไทยในฐานะคู่ค้าสำคัญกับประเทศอื่นๆ และเป็นที่พักพิงการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศของทั่วโลก เราควรที่จะเพิ่มการลงทุนและรองรับระบบการเติมน้ำมันเรือขนส่งที่ต้องการเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ในประเทศและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ **T**



LNG Alternative energy source of marine transport for reducing environmental impact

Adopting and promoting the use of clean and environmentally friendly sources of energy is the responsibility of all businesses in the world today to ensure a sustainable future. Liquefied Natural Gas (LNG) is an alternative source of energy that the marine industry has adopted to significantly decrease its impact on the environment. Thailand currently has the infrastructure to utilize LNG as an alternative energy source, but is faced with fluctuations in global energy prices, stringent environmental regulations, and rising transportation costs that will require the country to invest more in LNG infrastructure and industries to potentially become a LNG hub in ASEAN.

Mr. Chaiwat Srivalwat, Chief Executive Officer of Tasco Shipping Company Limited, stated that LNG is an environmentally

friendly source of energy that emits significantly lesser carbon dioxide than coal or oil. LNG trade volumes are expected to increase by 21% in 2025 compared to 2019. This coincides with the expectation that as import in the Asia-Pacific and European regions remain strong, the maritime industry will continue to grow to meet those demands

Currently, 99% of vessels use conventional fuel, while the remaining 1% use LNG, LPG, Methanol, and etc. However in the next 2 to 3 years, the conventional fuel based vessel proportion will start to decrease as vessels that are currently being ordered and built are designed to use LNG, LPG, Methanol, and/or Hydrogen fuels. Since 2010, the number of vessels fueled by LNG has grown between 20% to 40% per year.

Thailand-Center for Supplying ASEAN's LNG Cargo Ships?

In 2020, the International Maritime Organization (IMO) tightened the requirement for all ocean-going vessels' marine fuel (bunker) to contain lesser than 0.5% sulfur dioxide (SO₂), reduced from 3.5% previously. By 2030, the IMO has established a target of reducing carbon dioxide (CO₂) emissions by 40%, compared to 2008. With the introduction of LNG-fueled vessels, this goes a long way in reducing CO₂ emissions, however it is not a permanent solution. LNG compared to conventional fuel-oils has zero SO₂ or particulate matter (PM), but it still contains CO₂, albeit much lower.

Currently Thailand imports LNG to support its energy needs but does not have bunkering capabilities yet for vessels. This may indicate a future opportunity for the country to become a bunkering hub. Vessels that require LNG fuel within Southeast Asia are currently being supplied in Malaysia and Singapore.

LNG: Environmentally friendly fossil fuel

When compared to conventional fuel-oil that is being used by 99% of vessels today, LNG has a significant advantage with regards to environmental concerns. When burned, LNG emits 40% lesser CO₂ than coal and 30% lesser than oil. This makes it one of the cleanest fossil fuels available, with no SO₂, dust particles, mercury, and other compounds harmful to the environment.

LNG is a very good alternative fuel source for the shipping industry today to jumpstart the industry and reduce its impact to the environment. However, it should not end with LNG as it is still a fossil fuel that emits CO₂. As the world moves towards the "Paris Agreement Temperature Goals", which the IMO has adopted in their 2050 goals of a 70% reduction in CO₂ emissions (compared to 2008), will require the shipping industry to adapt and adopt further measures, such as new fuel sources in methane, ammonia, and even hydrogen.

Is Thailand's basic infrastructure for LNG ready?

In 2021, 54% of Thailand's electricity generation uses natural gas. This portion would have been higher if it were not for external world events putting pressure on global fuel prices. However, this already indicates that our infrastructure is well

developed to utilize LNG. The next transition step is to have heavy industries also use this fuel source in their factories. The technology already exist, it is only a matter of transition cost and the fluctuation of global fuel prices.

For the shipping industry however is a different matter. Currently Thailand does not have any LNG bunkering facilities. In Southeast Asia, vessels would have to be refueled with LNG in Malaysia or Singapore.

There are a variety of factors that are affecting LNG prices in Thailand today. Thailand imports about 75% of its electrical feedstock, and from that, 54% of it is based on natural gas feed stock. As an importer of fuel feed stock, the offshore Erawan oil field provides a large portion of Thailand's natural gas supply, but with the recent political instability in Myanmar and potential threat of sanctions by the US, has sharply lowered output. Another situation that has led to international gas prices fluctuations is the Ukraine-Russia conflict. Prior to these events, LNG prices were quite stable and were becoming cheaper as new LNG streams and facilities were being brought online and demand also increased in Asia.

From all this information, it is anticipated that LNG will be a new source of alternative energy for the manufacturing and transportation sectors. If LNG integration continues, this will help Thailand and its regulations achieve the Sustainable Development Goals (SDG) of the United Nations. To solidify this position, Thailand needs to focus on:

Next generation fuels-Development of green methanol, hydrogen and/or green ammonia as a fuel source for a real zero carbon future.

Finding cheaper sources of LNG for imports-currently Thailand imports mainly from Qatar, whereby other sources, such as Singapore, Malaysia, Japan, and Australia may provide cheaper supply alternatives to meet its electrical needs.

LNG Hub-for the shipping industry, Thailand does not have bunkering facilities, but only depots to store imported LNG for its own internal use. As a major trade partner of economies around the world that is dependent on international shipping, it should consider developing and investing in these facilities to not only benefit from the investment, but to also significantly reduce its carbon footprint in our own waters. **7**

Best ideas are always simple!



Smartcone | SC-1

Smartlock | SL-1



Smart solutions in cargo securing

- Full automatic locking and unlocking by smart shape
- Less Port-Time by immediate start of container operation
- One piece design – Fast and easy handling
- No movable parts, No spare parts, No maintenance, No greasing



Head Office Germany: Marcussallee 9, D-28359 Bremen, Fon: 0049 - 421 - 17 361 - 5, , info@germanlashing.de, www.germanlashing.de

"To provide a comprehensive full range Ship Management"



Our services

- *Technical Management*
- *Crew management*
- *Pre-SIRE/Pre-Purchase Inspection*
- *New Building supervision service*



T.I.M. SHIP MANAGEMENT CO., LTD.

223/18-20, Country Complex Building A, 8th Floor, Sanphawut Rd., Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260
 E-mail : tim_group@timshipmanagement.com | Website : www.timshipmanagement.com
 Office Tel : +662-7457711-2 | Fax : +662-7457713



การแก้ปัญหาการขาดแคลนลูกเรือไทย

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

มุ่งแก้ปัญหาขาดแคลนแรงงานทางทะเล
เสริมหลักสูตร-ทักษะ สร้างคนประจำเรือ
ตอบโจทย์แรงงานยุคใหม่

การผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีเพื่อไปทำงานเป็น
คนประจำเรือ โดยเฉพาะในส่วนของเรือสินค้าระหว่าง
ประเทศทั่วโลกมีแนวโน้มขาดแคลนเพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่ง
เกิดจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมาของ
อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล แต่ส่วนหนึ่งที่เป็นปัจจัยสำคัญ คือ
วัฒนธรรมการทำงานของคนรุ่นใหม่ สิ่งเหล่านี้จึงเป็นความท้าทาย
สำหรับหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการผลิตบุคลากรคนประจำเรือ
ท่ามกลางบริบทของสังคม วัฒนธรรม ตลอดจนทัศนคติที่เปลี่ยนไป

นายวิวัฒน์ ชิดเชิดวงศ์ ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
กล่าวว่า ในภาพรวมใหญ่ของประเทศไทย ปริมาณการผลิตบุคลากร
ด้านพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะบุคลากรที่ทำงานในเรือสินค้าระหว่าง
ประเทศ มีปริมาณการผลิตที่ยังไม่เพียงพอต่อการขยายตัวของกอง
เรือพาณิชย์ของบริษัทเรือหลักๆ ที่มีกองเรือขนาดมากกว่า 40 ลำ ซึ่ง
เป็นบริษัทที่คนไทยนิยมทำงานด้วย โดยเฉพาะฝ่ายช่างกลเรือมีแนว
โน้มที่จะขาดแคลนอย่างมากในอนาคตอันใกล้

สำหรับปัญหาที่ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนคนประจำเรือทั่วโลก
ที่ปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นายวิวัฒน์ มองว่าเกิดจาก
ปัจจัยสำคัญในสองด้าน คือ

1. ทัศนคติของคนรุ่นใหม่ มองว่างานเรือเป็นงานที่ยากลำบาก
เป็นสถานที่ทำงานที่ประกอบด้วยสิ่งแวดล้อมที่ไม่พึงประสงค์ (สำหรับ
คนรุ่นใหม่)
2. วัฒนธรรมของคนไทยให้ความสำคัญต่อสถาบันครอบครัว
ในขณะที่การทำงานบนเรือสินค้าจะต้องจากบ้านหรือครอบครัวไป
เป็นเวลานานๆ ทำให้เกิดความคิดถึงบ้าน (Home sick) และอาจส่ง
ผลต่อประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งข้อจำกัดของเรื่องความกล้า
ที่จะออกจาก Comfort Zone เพื่อไปทำงานในสายเรือต่างชาติ



นายวิวัฒน์ ชิดเชิดวงศ์
ผู้อำนวยการ
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

เพิ่มปริมาณผู้เรียน ขยายหลักสูตรระยะสั้น

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีการผลิตบุคลากรระดับนายประจำเรือ
(หลักสูตร 5 ปี) และหลักสูตรฝึกอบรมคนประจำเรือ (หลักสูตร 2 ปี)
ซึ่งจะแบ่งเป็นสาขาการเดินเรือ และช่างกลเรือ สถิติในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา
มีผู้สมัครเข้าศึกษาในสาขาการเดินเรือมากกว่าสาขาวิชาช่าง
กลเรือคิดเป็นอัตราส่วนประมาณ 60 ต่อ 40 โดยในปี 2565 ที่ผ่านมา
มีการรับนักเรียน 168 คน แบ่งเป็นสาขาวิชาเดินเรือ 119 คนและ
สาขาวิชาช่างกลเรือ 49 คน

จากแนวโน้มการขาดแคลนบุคลากรที่ทำงานบนเรือสินค้า และ
การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มบุคลากรยังนับว่ามีน้อย อาจจะมีการ 'ตกหล่น'
ไประหว่างเรียน หรือระหว่างทำงานบ้างซึ่งเป็นเรื่องปกติ ด้วยเหตุนี้ใน
ปีการศึกษา 2566 ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจะเปิดรับนักเรียนเพิ่มจากเดิม

168 คน/ปี เป็น 230 คน/ปี แบ่งเป็นสาขาวิชาการเดินเรือ 140 คน และสาขาวิชาช่างกลเรือ 90 คน ภายใน 5 ปี จะสามารถเพิ่มบุคลากรเข้าสู่ตลาดแรงงานทางทะเลได้ 1,150 คน กระนั้นก็ยังมองว่ายังไม่เพียงพอต่อความต้องการที่แท้จริงของตลาดแรงงานบนเรือ

อีกประเด็นที่น่าสนใจคือ นักเรียนที่เรียนจบจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจะได้รับวุฒิปริญญาตรี และด้วยบริบทของสังคมวัฒนธรรมการทำงานของคนรุ่นใหม่บางส่วนก็อาจจะเลือกทำงานบนฝั่งด้วยเหตุผลของแต่ละบุคคล แต่ส่วนใหญ่ยังเลือกทำงานบนเรือสินค้า ดังนั้น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจึงได้ทบทวนหลักสูตรที่มีอยู่ซึ่งอาจจะยังไม่เพียงพอกับโจทย์ความท้าทายของตลาดแรงงานยุคใหม่ นำไปสู่แนวคิดที่ว่าควรจะพัฒนาหลักสูตรเพิ่ม 1-2 หลักสูตร

“ผมกำลังพูดถึงหลักสูตรที่ไม่มีปริญญา เรียนระยะสั้น ตอบสนองกับคนที่ต้องการทำงานจริงๆ โดยเฉพาะคนประจำเรือ เป็นหลักสูตรที่เราคิดขึ้นมาและเป็นไปตาม IMO Model Course เน้นฝึกทักษะเฉพาะที่ต้องใช้ทำงานบนเรือจริงๆ”

หลักสูตรระยะสั้นที่กำลังขออนุญาตเปิด คือ หลักสูตรนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ และหลักสูตรประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ ระยะเวลาเรียนประมาณ 2 ปี รวมฝึกภาคปฏิบัติที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและฝึกภาคทะเลร่วมกับเรือสินค้าต่างประเทศ (Cadet) หลังจบหลักสูตรมีโอกาสไปสอบเลื่อนระดับใบประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกลและใบประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ โดยหลักสูตรระยะสั้นดังกล่าวจะเพิ่มตามความต้องการของตลาดแรงงาน เน้นผลิตบุคลากรบ่อนอุตสาหกรรมเรือสินค้าชายฝั่ง หรือฟีดเรือใกล้ฝั่ง เพื่อตอบโต้ความต้องการของตลาดแรงงาน โดยเฉพาะนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ

จบด้านพาณิชย์นาวีสามารถทำงานบนเรือได้อย่าง 100%

ด้วยปัจจัยและข้อจำกัดของการเพิ่มปริมาณแรงงานบนเรือให้เพียงพอ จึงต้องกำหนดแนวทางการแก้ปัญหาในทุกส่วน อย่างกรณีทำให้นักเรียนที่จบจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีให้สามารถได้ทำงานบนเรือได้อย่าง 100% ไม่ตกหล่นจะต้องเริ่มตั้งแต่

1. การให้ความรู้ ความเข้าใจในลักษณะเฉพาะของอาชีพนี้ ตั้งแต่ก่อนจะเข้ามารับการศึกษาในสถาบันศึกษา ดังนั้นทั้งผู้เรียนและผู้ปกครองจะต้องทำความเข้าใจภาพรวมของอาชีพในอนาคตได้ หรือวางแผนอนาคตร่วมกันโดยที่ผู้ปกครองจะต้องเปิดใจรับฟังและชี้ให้เห็นถึงข้อเท็จจริงในการเรียนเพื่อไปทำงานบนเรือ

2. คัดกรองบุคลากร โดยการประสานความร่วมมือกับบริษัทเดินเรือพาณิชย์ให้เข้ามาร่วมกันคัดกรองบุคลากร ตลอดจนการให้ทุนการศึกษา ทุนกู้ยืม เพื่อแสดงออกซึ่งความมั่นคงในการมีงานทำ มีอนาคตที่ดี สามารถสร้างฐานะในสังคมที่ดีของสายงานนี้ได้

3. ปรับกรอบแนวคิด (Mind set) ที่ดีในการทำงานบนเรือ โดยชี้ให้เห็นภาพของอนาคตที่ดี แต่ต้องสร้าง (Attitude) หรือการปรับ Mind set ที่ดีในการทำงานสายอาชีพนี้ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการประกอบอาชีพนี้ได้อย่างเจริญก้าวหน้า เห็นภาพอย่างเป็นรูปธรรม และนำเสนอบุคลากรต้นแบบที่ดีและประสบความสำเร็จในสายงานนี้

ขณะที่การพัฒนาทักษะด้าน Soft skill ที่มีความจำเป็นสำหรับการทำงานบนเรือ ดังนั้นจะเห็นว่าการเรียนที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเป็นลักษณะโรงเรียนประจำ เราพยายามที่จะสร้างสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมในการเรียนให้เหมือนกับการทำงานบนเรือ ผู้เรียนจะต้องมีการแสดงออกหรือปรับตัวในการเผชิญกับแรงกดดันต่างๆ ดังนั้น การทดสอบที่นอกเหนือจากหลักสูตรเหล่านี้ก็คือการคัดสรรบุคลากรให้พร้อมและมีทักษะที่จำเป็นต่อการทำงาน

ค้นหา ‘ช่างเผือก’ คัดสรรบุคลากรที่ตรงกลุ่ม

สำหรับแนวโน้มบุคลากรที่ต้องการทำงานบนเรือสินค้าจากสถิติพบว่า เป็นกลุ่มรายได้ปานกลางไปจนถึงยากจน แต่เป็นผู้ที่ต้องการใช้ความรู้ ความสามารถ ความอดทนเพื่อแลกกับความสำเร็จหรือฐานะทางสังคมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เหตุนี้ การส่งเสริมคนทำงานบนเรือ ก็อาจจะเสนอโอกาสเหล่านี้ให้คนรุ่นใหม่ในกลุ่มที่ต้องการยกระดับสถานะทางสังคม หรือการร่วมกับเอกชนในการสนับสนุนทุนการศึกษา ในลักษณะค้นหา ‘ช่างเผือก’ ตามโรงเรียนในต่างจังหวัด ทั้งเป็นการสร้างบุคลากรรุ่นใหม่ให้ตรงกลุ่ม และตรงกับเป้าหมายในการผลิตบุคลากรเพื่อทำงานบนเรือ

“เรียนที่นี้จบมามีงานทำ ค่าตอบแทนสูง ออกแบบชีวิตเองได้ ดังนั้นสำหรับคนที่ต้องการโอกาสจริงๆ ผมเชื่อว่าการเรียนที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีคือการเริ่มต้นสร้างโอกาสที่ดี อาจไม่เหมาะกับทุกคน แต่เหมาะสำหรับคนที่ต้องการโอกาสและพร้อมจะเติบโต”

สุดท้ายนี้ การแก้ปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานทางทะเล จะต้องร่วมมือเพื่อแก้ไขร่วมกันทั้ง ภาครัฐ ภาคเอกชน และกลุ่มแรงงานทางทะเลตลอดจนทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง มีการให้การสนับสนุน ส่งเสริม การให้ความรู้ การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี เช่น การผลักดันทางภาครัฐให้เกิดความยอมรับคนเรือไทยไปทำงานกับสายเรือต่างประเทศ การร่วมมือกับนานาชาติเพื่อส่งเสริมโครงการพัฒนาศักยภาพของแรงงานด้านนี้ หรือการที่ภาคเอกชน (บริษัทเดินเรือ) ในการร่วมกันฝึกอบรมนักเรียนฝึก ที่เข้ารับการฝึกในเรือสินค้า ส่วนกลุ่มสหภาพแรงงานฯ มีการร่วมกันสร้างบรรทัดฐานเกี่ยวกับการคุ้มครองสวัสดิภาพแรงงาน การร่วมเสนอข้อกำหนด และกฎหมายสำคัญๆ ที่เกี่ยวข้องกับแรงงานทางทะเล



กัปตันสุเทพ ตระนันกลิ่น
รองประธานกรรมการบริหาร
บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

เพื่อกา DNA ลูกเรือ สร้างกะลาสีรุ่นใหม่ แก้วิกฤตขาดแคลนคนประจำเรือ

66 มัสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้ทุเลาลงแล้ว ทว่าธุรกิจยังมีความเสี่ยงของการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล รายงานของ Global Maritime Issues Monitor ระบุว่า อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลจะได้รับผลกระทบจากภาวะเบียดดันสิ่งแวดล้อมในการลดคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ในขณะเดียวกัน ปัญหาการขาดแคลนแรงงานทางทะเลก็เป็นอีกประเด็นที่น่าสนใจ ด้วยค่านิยมในการทำงานยุคใหม่ ธุรกิจอาจไม่สามารถดึงดูดและรักษาลูกเรือไว้ได้ นับเป็นความท้าทายของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล

กัปตันสุเทพ ตระนันกลิ่น รองประธานกรรมการบริหาร บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ปี 2565 ปัญหาของเจ้าของเรือไทย ได้แก่ ราคาเชื้อเพลิงสูงขึ้น ค่าระวางเริ่มมีสัญญาณลดลงอย่างเห็นได้ชัด และกฎระเบียบใหม่ด้านสิ่งแวดล้อมขององค์การการเดินเรือระหว่างประเทศ (IMO) ว่าด้วยคาร์บอนเป็นศูนย์กลางในปี 2050 นำไปสู่กลยุทธ์เพื่อการลดคาร์บอนในกิจกรรมการขนส่งทาง

ทะเล ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ บริษัทเดินเรือรายใหญ่ระดับโลกต่างสั่งต่อเรือใหม่ที่มีความทันสมัยและลดการปล่อย CO₂ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่ที่กำลังสร้างปัญหาและมีแนวโน้มว่าจะรุนแรงขึ้นทุกขณะ คือ การขาดช่วงของแรงงานทางทะเล ทั้งในระดับนายประจำเรือ (Officer) และลูกเรือ (Rating)

วิกฤตขาดแคลนคนประจำเรือ

รายงานของ BIMCO, Seafarer Workforce Report 2021 ใต้ระบุถึงปริมาณคนประจำเรือทั่วโลกอยู่ที่ประมาณ 1,892,720 คน ในจำนวนนี้เป็นบุคลากรระดับนายประจำเรือ (Officer) จำนวน 857,540 คน ขณะที่ความต้องการบุคลากรกลุ่มนี้จำนวน 883,780 คน จากตัวเลขดังกล่าวจะเห็นว่าความต้องการของตลาดงานในส่วนนี้ยังขาดแคลน นายประจำเรืออยู่กว่า 26,000 คน ทั้งคาดว่าในปี 2025 จะขาดแคลนกว่า 105,000 แคนราย

ตรงกันข้ามกับปริมาณบุคลากรในส่วนลูกเรือ (Rating) ในปี 2021 ทั่วโลกมีจำนวน 1,035,180 คน ขณะที่ความต้องการบุคลากรอยู่ที่ 997,540 คน โดยจะเห็นว่าบุคลากรในส่วนลูกเรือที่เกินความต้องการของตลาดเล็กน้อยประมาณกว่า 37,000 คน แต่พิจารณาว่าเป็นการโอเวอร์ซัพพลายในเชิงคณิตศาสตร์ เนื่องจากสถานการณ์ที่แท้จริงจากการสอบถามผู้ประกอบการสายเรือทั้งในและต่างประเทศระบุตรงกันว่ายขาดแคลนแรงงานในส่วนลูกเรืออยู่อีกมาก และมองจากปัจจัยการมีเรือใหม่ถูกสั่งต่อเพิ่มขึ้นจำนวนมาก สะท้อนว่าตลาดยังต้องการคนประจำเรืออีกจำนวนมากเช่นกัน

กัปตันสุเทพ วิเคราะห์ว่า สาเหตุการขาดแคลนแรงงานทางทะเลนั้นมาจากหลายปัจจัย ทั้งในระดับปัจเจกบุคคล ความเหนื่อยล้า ความตึงเครียดจากการทำงาน ความปลอดภัย ทั้งค่านิยมในการทำงานเริ่มปรับเปลี่ยนไปตามกระแสสังคม ส่งผลให้การเรียนเพื่อทำงานบนเรือไม่ได้รับความนิยมเหมือนเช่นในอดีต และหากเพิ่มปริมาณโดยไม่ใส่ใจคุณภาพ แรงงานก็อาจจะไม่สามารถปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้จริงๆ ซึ่งนับเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจเรือไทย

ขณะที่แรงงานเก่าที่ทำงานบนเรืออยู่แล้ว พอเก็บเงินได้พอประมาณก็จะเลิกอาชีพคนประจำเรือ หรือไปทำงานบนฝั่งแทน สิ่งเหล่านี้เป็นค่านิยมที่เกิดขึ้นท่ามกลางวิกฤตขาดแคลนคนเรือ อย่างไรก็ตาม การขาดแคลนลูกเรือสำหรับธุรกิจรายใหญ่นั้นอาจไม่ใช่ปัญหาที่สามารถจูงใจบุคลากรมาทำงานโดยให้ค่าตอบแทนสูงได้ แต่จะกระทบโดยตรงกับกลุ่มบริษัทเรือเช่า ธุรกิจรายขนาดกลาง และขนาดเล็กที่ไม่มีเงินทุนมากพอ

โครงการ DNA ลูกเรือ บ่มเพาะกะลาสีรุ่นใหม่

ที่ผ่านมาทุกภาคส่วนต่างร่วมมือกันผลิตและพัฒนาคนประจำเรือให้มีคุณภาพและเพียงพอ เช่น การไปโปรโมท หรือทำโรดโชว์ กิจกรรมตามโรงเรียนและสถานศึกษาต่างๆ ในต่างจังหวัด โดยร่วมกันทั้งภาคเอกชนเจ้าของเรือ สมาคมเจ้าของเรือไทย สถานศึกษา และศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อให้ข้อมูลด้านอาชีพบนเรือแก่ผู้สนใจ พร้อมแนะนำถึงโอกาสดีๆ ที่จะได้รับ โดยความร่วมมือในสวนนี้เพื่อการคัดสรรคนประจำเรือตั้งแต่เริ่มต้น ทั้งการสนับสนุนด้านทุนการศึกษา หรือทุนกู้ยืมเพื่อมอบโอกาสให้แก่ผู้ที่ขาดแคลนและต้องการยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดียิ่งขึ้น

กัปตันสุเทพ มองว่า การคัดเลือกบุคลากรในพื้นที่โรงเรียนต่างจังหวัด หรือบุคคลที่ขาดแคลนโอกาส คือการตอบโจทย์ความต้องการงานในยุคใหม่ ทั้งมองว่าการคัดสรรคนเพื่อมาทำงานบนเรือเป็นสิ่งสำคัญ การคัดเลือกบุคลากรเพื่อเข้าเรียน และทำงาน ในอดีตอาจเป็นการชักจูงจากผู้ปกครองให้บุตรหลานเข้ามาเรียนเพื่อทำงานบนเรือ ขณะที่ผู้เรียนเองอาจไม่ได้ประสงค์ที่จะเรียนด้านนี้จริงๆ ทำให้เกิดปัญหาการหายไประหว่างเรียน หรือทำงานบนเรือไปชั่วกระยะก็หางานทำบนฝั่ง

รวมทั้งการร่วมกันพัฒนาหลักสูตรระยะสั้นเพื่อเพิ่มแรงงานในสวนลูกเรือ ระหว่าง RCL และศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เช่น โครงการ DNA ลูกเรือ คือถ้าสอบสัมภาษณ์ผ่านก็ออกค่าใช้จ่ายในการศึกษาให้ก่อน (ผ่อนคืนหลังทำงานมีรายได้) เป็นหลักสูตรระยะสั้น เรียนประมาณ 4 เดือนกว่า เพื่อตอบสนองคนที่ต้องการทำงานบนเรือจริงๆ โครงการดำเนินมาประมาณ 2 ปี ปัจจุบันมีผู้ฝึกอบรมผ่านหลักสูตรนี้ 100 กว่าคนที่ได้ทำงานบนเรือ และจะเป็นหลักสูตรที่ดำเนินต่อไป

“อาชีพคนเรืออาจไม่ใช่คนเรียนเก่ง จากประสบการณ์คือคนที่เรียนในระดับกลางๆ มาจากครอบครัวที่ฐานะไม่ค่อยดี หรือเริ่มต้นจากศูนย์ แต่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตนเอง การโรดโชว์ก็ไม่ใช่ไปหลอกคนมาเรียน หรือบอกแล้วว่าจบแล้วมีงานรองรับ รายได้ดี แต่ยังชี้แจงให้ชัดเจนถึงลักษณะงานบนเรือ และสิ่งที่เจอเมื่อต้องปฏิบัติงานจริง โอกาสในอาชีพ เหล่านี้เพื่อสร้างความเข้าใจให้ผู้เรียนตั้งแต่ต้น”

แนะปรับปรุงขั้นตอนสอบเลื่อนระดับ

อีกปัญหาที่สำคัญที่ควรได้รับการปรับปรุง คือ ประกาศและกฎระเบียบต่างๆ ของภาครัฐที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ หรือความก้าวหน้าในอาชีพ อาทิ ประกาศกรมเจ้าท่า 193/2563 ที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการสอบความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษ ในการสื่อสารสำหรับการขอรับประกาศนียบัตรนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกล ต้องยื่นคะแนนภาษาอังกฤษ (TOEIC) อย่างน้อย 500-600 คะแนน ตามเกณฑ์ที่กำหนดประกอบการจัดทำประกาศนียบัตรฯ

กัปตันสุเทพ มีความเห็นว่า ระเบียบและขั้นตอนบางอย่างเป็นอุปสรรคของคนทำงานบนเรือที่ขึ้นฝั่งมาเพื่อสอบเลื่อนขั้น ซึ่งอาจต้องใช้เวลาประมาณ 6 เดือน การขึ้นฝั่งมาสอบเท่ากับรายได้ขาดหายไปช่วงหนึ่ง คนเรือบางส่วนก็อาจหางานบนฝั่งทำเสียเลย สิ่งเหล่านี้สะท้อนถึงความเชื่อมั่นในรายได้และการเติบโตอย่างมั่นคงในอาชีพ ดังนั้น เรื่องนี้จะเข้าหารือกับกรมเจ้าท่าในการกำหนดแนวทาง หรือปรับปรุงระเบียบการต่างๆ เพื่อลดอุปสรรคของการสอบเลื่อนระดับของคนเรือ และกำหนดแนวความรู้การสอบเลื่อนระดับที่เหมาะสมลดขั้นตอนและเวลา เพื่อให้คนประจำเรือสามารถวางแผนการสอบและการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า กัปตันสุเทพ กล่าวว่า บริษัท RCL มีนโยบายไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ และส่งเสริมให้บุคลากรของ RCL มีทัศนคติที่ดีระหว่างกันไม่ว่าจะเป็นเชื้อชาติไหน อนึ่งเราทำงานเป็นเหมือนครอบครัวเดียวกัน เมื่อมาปฏิบัติงานบนเรือ RCL ประกอบกับเมื่อมองดูแนวโน้มแรงงานทางทะเลยังคงขาดแคลน บริษัทฯ จึงได้มีนโยบายในการใช้ลูกเรือเมียนมามากขึ้น เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนลูกเรือไทยในอนาคตอันใกล้นี้ และข้อดีของแรงงานเมียนมาคือ มีพื้นฐานในการสื่อสารภาษาอังกฤษที่ดี และมีวัฒนธรรม ศาสนา คล้ายคลึงคนไทย และมีทัศนคติที่ดีต่อแรงงานไทย สำหรับภาพใหญ่ของการแก้ปัญหาขาดแคลนแรงงาน การจัดให้มีสวัสดิการคุ้มครองแรงงานบนเรือที่มีมาตรฐาน ปลอดภัย และแก้ไข ปรับปรุงประกาศและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อลดขั้นตอนในการประกอบอาชีพ เพื่อให้แรงงานสามารถจัดการเวลา วางแผนอนาคต และมองเห็นการเติบโตในอาชีพคนประจำเรือได้ สิ่งเหล่านี้จะสร้างอนาคตให้คนประจำเรือรุ่นใหม่ที่มีมองเห็นโอกาสและการเติบโตที่ดีได้ **7**

Tackling the problem of Thai crew shortage

Merchant Marine Training Centre aims to manage marine labor shortage, supplement courses and skills, and build seafarers for labor issues in the next generation

The development of personnel in the field of merchant marine required for working as the seafarers in the international cargo ships around the globe has a tendency of increasing shortage. The reason partly comes from the rapid expansion of marine transport industry during the past periods. Another main factor is involved with the working culture of the young generation. These issues are challenging for the agencies which have played the important roles of producing the personnel in the position of seafarers amidst the social and culture context and the changing attitude.

Mr. Wiwat Chidcherdwong, Director of Merchant Marine Training Centre, said in the overall picture of the nation that the volume of producing the personnel on merchant marine for working in the international cargo ships was not enough for the big companies' expansion of merchant ship fleet which was over 40 ships. These companies were popular for the Thai people to work for. Particularly for the position of marine engineering, there was a trend of great shortage in the near future.

The difficulties which have resulted in the shortage of seafarers worldwide have the tendency to increase continuously at the present time. In this matter, Mr. Wiwat opinioned that such difficulties came from the key factors in two sides. Firstly, it was involved with the attitude of the young generation. It was viewed that the ship work was hard to do. The workplace contained the unwanted things. Secondly, the Thai culture gave the importance to the family institution. When working on the cargo ships, the seafarers had to leave from their houses or families for a long time. This had led to the happening of home sick. It might affect the work performance and the constraints on courage to get out of the comfort zone for working in the foreign ship liners.



Mr. Wiwat Chidcherdwong
Director
Merchant Marine
Training Centre

Increasing volume of students and extending short courses

The Merchant Marine Training Centre has produced the personnel at Management level (five-year course) and Operational level (two-year course). The course consists of the fields of navigation and marine engineering. According to the statistics made during the past five years, it indicated that the number of applicants wishing to study in the field of navigation is over the field of marine engineering in the proportion of 60 and 40. In 2022, the center could receive the students for about 168 persons. Of this number, it is composed of the students in the field of navigation (119 persons) and marine engineering (49 persons). When taking into account the trend of shortage on the personnel who has worked on the cargo ship and the organizing of training courses for increasing the volume of students, it is quite few. It is ordinary for the students to miss out during the study or the seafarers to disappear during working. Accordingly, in the academic year of 2023 the Merchant Marine Training Center will accept more students, increasing from 168 persons to 230 persons per year. It is divided into the field of navigation (140 persons) and the marine engineering (90 persons). Within five years, it is anticipated to increase the personnel into the marine labor market for about 1,150 persons. But this volume is not enough for the real demand of labor market on board.

Another interesting issue is that the students who have completed from the Merchant Marine Training Centre would get the certificate of bachelor degree. In the social context and the working culture of the young generation, part of them may select to work on shore, depending on the reasons of each person. But most of them select working on board. Hence, the Merchant Marine Training Centre has reviewed the existing courses which may not be enough for the challenging issues of the labor market in the new era. This would lead to the development of more courses for 1-2 courses.

"I am talking to the courses without the degrees which take a short period of time and meet the needs of the persons wishing to work on board. Especially for the position of seafarer, the initiative on this course is made in line with the IMO Model which focuses on specific skills required for working on board."

The short courses are permitted to receive the students include the Officer, In charge of a navigational watch, and In charge of an engineering watch. The duration of the study is about two years in addition to the practical training at the Merchant Marine Training Centre and the marine training in cooperation with the foreign cargo ship. After completing the study, the students would have the opportunity to take exam for promotion and get Certificates of Competency, COC. The volume of more short courses would be increase along with the demand of labor market which focuses on producing the personnel to serve for Ship engaged on near-coastal voyages or Near-coastal voyages. This would meet the demand of labor market, particularly for the position of Officer in charge of marine engineering.

Completing on maritime for completely working on board

In order to increase the volume of labors on board under the related factors and conditions, it is necessary to determine the solution to the problems. In this regard, the possible guidelines for managing the students who have completed their study from the Merchant Marine training Centre and can work on board completely without missing should start with doing something as below:

1. It should provide knowledge and understanding on the qualification of career, starting from coming to study in the education institution. Accordingly, the students and their parents should make understanding on the overall picture of future career or co-plan for the future. The parents should be open-minded and point out the fact of study for working on board.

2. It should screen the personnel through cooperating with the commercial shipping companies. Besides it would also provide the fellowship for study and the student loan in order to express for job security, having good future and upgrading to the social status in this field.

3. It should adjust a good mindset for working on board. In this regard, it should illustrate the picture of a good future. But it

should build the attitude or adjust the good mindset for working in this field. This is an attempt to make confidence in growing with progress for this career. This would help create the picture in a concrete term and present the good model of personnel who is successful in this field.

The development of soft skill is essential for working on board. It can be seen that the study at the Merchant Marine Training Center is in the nature of boarding school. It is an attempt to create the environment proper for the study. It seems to be working on board. The students have to express or adjust themselves in confronting with the pressures. Hence, another test which is beyond these courses is to recruit the personnel to be ready and be fulfilled with the essential skills required for working.

Searching for the talented person through selecting from the right group

According to the statistics on the trend of personnel wishing to work for the cargo ships, it indicated that such personnel came from the moderate income group to the poor. But this kind of personnel wished to use his knowledge, ability and patience in exchange for accomplishment, social status, and better way of living. Accordingly, the promotion of the personnel wishing to work on board may present a good opportunity of social status for the young generation. The cooperation with the private sector in the form of fellowship would help seek for the talented person in the schools located in the provinces. In the meantime, it would also create the new kind of personnel from the right group in line with the goal of producing the personnel working on board.

"The students who have studied at the Merchant Marine training Centre can complete the course, get the job done with a high remuneration, and design their lives by themselves. Accordingly, those students would get the real opportunities. I am confident that the study at the Center is a starting point to create a good opportunity. It may not be appropriate for everyone, but may match with those acquiring the opportunities and being ready to grow."

Finally, the solution to the marine labor shortage relies on the cooperation among the government agencies, the private sector organizations, and the marine labor groups as well as the relevant agencies, through supporting, promoting, and providing knowledge and development efforts on producing the personnel on maritime. For instance, it should push the government to make acceptance on the Thai seafarers to work for the foreign ship liners. It should make collaboration with the international community in order to promote the project for enhancing the potential of the labors in this field. It should encourage the private sector, through the shipping companies, to co-organize the training courses for the students who are interested in learning on the cargo ships. Meanwhile, the labor union is supported to join hands on creating the norms involved with the protection of labor welfare and the submission of main regulations and laws associated with the marine labor.



Captain Sutep Tranantasin
Executive Vice President
RCL Shipmanagement Pte. Ltd.

Seeking DNA for creating new generation of crew and solving seafarer shortage crisis

Although the COVID-19 epidemic situation has subsided, the businesses have still confronted with the risks of supply chain disruption in the maritime transport industry. According to the Global Maritime Issues Monitor, it indicated that the marine transport industry would be affected by the environmental rules concerning CO₂ reduction. In the meantime, the maritime labor shortage was another challenge issue. Owing to new generation people have less interesting to have carrier part to be seafarer, so ship owning business is facing difficulties to have replacement qualify crew and retain their crew to serve on board as long as to the same in the past.

In this matter, **Captain Sutep Tranantasin, Executive Vice President of RCL Shipmanagement Pte. Ltd.**, expressed his opinion that the problems that the Thai ship owners faced in 2022 is rising of oil prices, the freight rate is alarming of sharply dropped, and International Maritime Organization (IMO)'s new environmental rules concerning zero carbon by 2050 which led to the formulation of carbon reduction strategies for maritime transport activities. Recently the global main line operators companies' ordering high of numbers of

new design shipbuilding with high efficiencies & alternative fuel to reduce CO₂ emission including high degree of heavy shortage of seafarer in near future.

Crisis of seafarer shortage

According to 2021 BIMCO report on seafarer workforce, it mentioned about the number of global seafarers (1,892,720 persons). Of this number, it was the personnel at the level of "Officer" for about 857,540 persons. But the demand for the level of "Officer" was 883,780 persons. Currently, the demand of the officers/engineers are shortage about 26,000 positions and expected to be shortage by 105,000 positions in 2025. On the contrary, the number of personnel at the level of "Rating" worldwide in 2021 was 1,035,180 persons versus the demand of 997,540 positions or over supply of 37,000 positions. This was regarded as the oversupply shortage in the mathematics model. According to the opinion of local and foreign ship liners, they lacked many workforces, especially the rating. When looking at the increasing number of new shipbuilding orders, it reflected that the labor market had still demanded a lot of seafarers.

Captain Sutep made analysis that the reasons of maritime labor shortage came from many factors including the individual factor, the fatigue, the work-related status, the safety, and the changing work values associated with the social trend. These factors had an influence upon studying in the Nautical Academy is not popular any more. In case the number of seafarers was increased without

qualities, these seafarers may be unable to perform as per owners' expectation to serve the purpose. These difficulties would greatly affect the Thai ship business.

When the workforces working on board could collect enough money, they would give up to earn a living for the career of seafarers or turn to work on shore instead. This was the nature of value which appeared amid the crisis of crew shortage. However, the rating shortage for the big businesses might not be a case. It was because the businesses could induce the personnel to work with a high return. But it would affect directly to the ship rental companies and SME businesses which have not had enough capital.

Creating DNA for crews and incubating new generation of crews

In the past, every sector joined hands in producing and developing the seafarers in the qualitative and sufficient manner. For example, the organizing of promotional activities or roadshows in the schools and the educational institutions in the provinces was made in collaboration with various kinds of private sector organizations like ship owners, Thai Shipowners' Association, education institution, and Maritime Training Center. These activities would provide the information on working on board for those interested and introduce the good opportunity from such working. Such activities were regarded as the recruitment of seafarers to work on board from the beginning. This could be seen through providing fellowship or loan for them. This would be the good opportunity to the needy and those required to upgrade better quality of life.

Captain Sutep opined that the recruitment of personnel in the areas of provincial schools or the needy was the solution to the labor demand in the new age. He added that the recruitment of personnel to work on board was important. The recruitment of personnel to learn and work in the past was made through persuading the parents in order to advise their children to learn how to work on board. The learners themselves might not wish to learn from this field. As a result, there were some learners missing from the class. Or they worked on board for some time and then they looked for the job on shore. In this matter, the development of short courses was made to increase the number of labors, especially for the rating. The project entitled "DNA for crews" was the collaboration between RCL Shipmanagement Company and Maritime Training Center. When the learners pass the interview, the project is willing to pay the expenses first. Such learners would pay money back to the project after they earn money from work. The duration of the short course is over four months. This course would serve for those wishing to work on board. After the project has been implemented for about two years, over 100 trainees who have passed the training course can work on board. Then the course would further continue.

Captain Sutep added that "The career of seafarer is not recruited by the best students. From the previous experiences, it would be

the students with an average grade. These students came from their families which had poor status or start from zero. But they are committed to develop themselves. The roadshow activity is not aimed to deceive the learners to take the course or provide the information about getting the job done with a high income after finishing the course. But it should explain clearly about the nature of working on board, the work in practice, and the career path. This information would make understanding for the learners from the beginning."

Advice on improvement of exam process for promotion

Another main problem required for improvement is the government regulations and announcement which are not conducive for earning a living or promoting the career path. For instance, the Maritime Department's Announcement No. 193/2563 concerning the criteria, methods and conditions of exam for communicative English proficiency is required for getting the certificate for the levels of "Officers", "Navigation officers", and "Mechanic officers". They have to submit the result of TOEIC test with the score of 500-600 marks according to the specified criteria.

Captain Sutep gave his opinion that some regulations and work processes had obstructed the personnel who worked on board and went ashore for taking the promotional exam. It took time for about six months. In this regard, the seafarers' landing for exam would lose their income for some periods. Such seafarers might find the job on shore instead. This reflected the confidence in income and the security of career growth. Accordingly, this issue will be brought to attention to the Maritime Department in order to formulate guidelines or improve regulations and determine appropriate knowledge for the promotional exam. This would help reduce work procedures and time. The seafarers can make planning for exam and work methods in an efficient manner.

Captain Sutep said about the facing problem that RCL Shipmanagement Company focused on a non-racial discrimination policy and promoted its staff to have the good attitude among the others without regard to any nationality. When its staff works on board for RCL ships and it has the tendency for the maritime labor shortage, the company turned to rely more on the Myanmar rating in order to ease the Thai rating shortage in the near future. The advantages of Myanmar labor include the good foundation of communicative English, the similarity of culture and religion with Thailand, and the good attitude toward the Thai labor. The big picture of the solution to the labor shortage is to provide the welfare for protection of labors for working on the safe and standard ships, and make correction and improvement on announcement, and rules and regulations for reducing the methods of making a living in order that the labor can manage time, plan for the future, and prospect the career growth of seafarers. This proposal would create the future for the new generation of seafarers who expect the good opportunity and the stable growth. 

บริษัท จัดหางาน บีเอสซี แมเนจเม้นท์ จำกัด

ให้บริการในการสรรหาคนประจำเรือไปปฏิบัติงานบนเรือขนส่งทางทะเลทุกประเภททั้งในและต่างประเทศ รวมถึงเรือขนาด Aframax , VLCC, FSU และเรือ Offshore อีกทั้ง ยังให้บริการงานบริการตัวแทนเจ้าของเรือแบบครบวงจร (One Stop Service)

We are
BEST CREW PROVIDER
SYSTEMABLE
COMPETENT



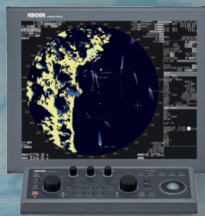
www.bangkokshipcrews.com

[@BSCmanagement](#) [LINE @bscbangkokshipcrew](#)

admin2@bangkokshipcrews.com 02-746-9981



KODEN MDC-7925P
19-inch Color LCD
Marine Radar



Standard Horizon GX1400
25W Fixed Mount VHF Transceiver



SAILOR VSAT
Satellite Communications



AMR LV-127 Lifejacket,
Marine Department Approved



ONWA KP-38, KP-39
AIS Class B Transceiver



SAILOR 6222
VHF DSC Class A SOLAS



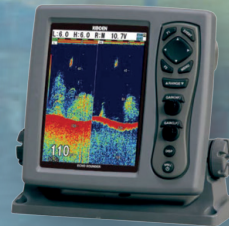
Danelec DM-100
Voyage Data Recorder



KODEN KGP-922
GPS Navigator



KODEN KAT-330
AIS Class A Transceiver
Meets IMO Resolutions



KODEN CVS-128
8.4-inch Color LCD
Echo Sounder



TOKYO KEIKI ES110
Compact Gyrocompass



Marine communication, Navigation & Safety Equipment | Agents & Sales & Services

AUTHORIZED CLASSIFICATION APPROVED FOR SAFETY RADIO SURVEY STATION

ABS, BV, DNV GL, ClassNK, LR, KR, RINA, CCS and TG from Marine Department, Government of Thailand

A. & Marine (THAI) Co., Ltd.

Marine Thai Bldg., 555 Mu 3 Taiban Rd., T.Taiban, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 66-(0)-2703-5544, 66-(0)-2703-5858 Fax: 66-(0)-2703-5525, 66-(0)-2703-3322
URL: www.marinethai.net E-Mail: info@marinethai.net





ภาพจำลองเรือบรรทุกสินค้าเทกองเพื่อผ่านคลองปานามาที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลวและพร้อมที่จะเปลี่ยนไปใช้ก๊าซแอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิง โดยศูนย์วางแผนและออกแบบเรืออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (จีเอสซี) ประเทศญี่ปุ่น ได้รับการอนุมัติในหลักการจากคลาสเอ็นเคในเดือนเมษายน พ.ศ.๒๕๖๕

เชื้อเพลิงทางเลือกและ เทคโนโลยีการลดก๊าซเรือนกระจก

การขนส่งทางทะเลเผชิญความท้าทายมาอย่างยาวนาน ในการลดและระงับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการสร้างความมั่นใจว่ารูปแบบการขนส่งใหม่ๆจะมีความเหมาะสมกับสังคมที่ปราศจากคาร์บอน เมื่อถูกเจตาคัญสู่ความสำเร็จของการขนส่งทางทะเลที่ปราศจากคาร์บอนในเชิงเทคโนโลยีคือการพัฒนาเชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยลงหรือเป็นศูนย์ และการพัฒนาระบบการให้กำลังของเครื่องยนต์ ดังนั้นความคิดริเริ่มเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวมากมายได้ถูกเริ่มต้นไปแล้ว

ในปีพ.ศ.๒๕๖๕ โครงการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลเป็นศูนย์ (ผู้จัดการโครงการ คือ คุณ ฮิโรอะกิ ซาคาคิชิตะ, ประธานและประธานเจ้าหน้าที่บริหารคลาสเอ็นเค) ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วนประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น, สถาบันการศึกษา และภาครัฐ รวมถึงคลาสเอ็นเค ได้เผยแพร่รายงานสถานการณ์ในปัจจุบันและการคาดการณ์ในอนาคตของเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลเป็นศูนย์ เช่น ข้อมูลการพัฒนาเทคโนโลยีและประเด็นที่เกี่ยวข้องทางเทคนิค, การจำลองสถานการณ์และแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปีพ.ศ.๒๕๙๓ และการพัฒนากฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยี บทความฉบับนี้ได้ตัดทอนเนื้อหาจากรายงานดังกล่าวมาบางส่วนเพื่ออธิบายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงทางเลือกและเทคโนโลยีการลดก๊าซเรือนกระจก รายงานฉบับ

สมบูรณ์สามารถดาวน์โหลดได้จากลิงก์นี้ <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001484436.pdf>

รายงานผลการศึกษาของโครงการกล่าวถึงการพัฒนาล่าสุดของเทคโนโลยีเชื้อเพลิงทางเลือกและความท้าทายสรุปได้ดังนี้

เรือพลังงานไฮโดรเจน

ความกังวลอันดับแรกคือเมื่อใช้ก๊าซไฮโดรเจนเป็นเชื้อเพลิงในการสันดาปโดยตรงสำหรับเครื่องจักรใหญ่และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าตามวัฏจักรดีเซล ในกรณีนี้มีความจำเป็นที่ต้องจัดหาอุปกรณ์จ่ายเชื้อเพลิงที่สามารถทนแรงดันสูงได้ (กล่าวคือ แรงดันขนาด ๓๐ - ๕๐ เมกะปาสคาล หรือมากกว่า) และการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อแก้ไขอาการสันดาปที่ผิดปกติในเครื่องยนต์ของวัฏจักรออตโต (เช่น การน็อคในเครื่องยนต์ และการจุดระเบิดผิดจังหวะ)

และความกังวลอีกเรื่องคือความจำเป็นในการพัฒนาเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจนสำหรับเครื่องจักรใหญ่ในเรือขนาดใหญ่ และสำหรับเครื่องจักรใหญ่และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าในเรือขนาดกลางและเล็ก เพื่อให้เซลล์เชื้อเพลิงแบบออกไซด์แข็งมีประสิทธิภาพสูงขึ้น (ให้ได้ประมาณร้อยละ ๖๐) เทียบเท่ากับเซลล์เชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งทางบก (ซึ่งมีฉนวนกันความร้อนสูงจากการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิขนาด ๕๐๐ - ๑๐๐๐ องศาเซลเซียสจากการให้พลังงานของเซลล์เชื้อเพลิง)

และไม่ว่าจะเป็นข้อกังวลในทางใดก็ตาม ประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่, วัสดุและอุปกรณ์ที่สามารถทนต่ออุณหภูมิต่ำและการแตกประ

จากไฮโดรเจน และความปลอดภัยขณะเติมเชื้อเพลิงไฮโดรเจนยังเป็น ปัจจัยสำคัญในการพิจารณาการใช้เรือพลังงานไฮโดรเจนอีกด้วย

เรือพลังงานแอมโมเนีย

ข้อกังวลเรื่องแรกคือการสันดาปก๊าซแอมโมเนียโดยตรงใน เครื่องจักรใหญ่และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าต้องการเทคโนโลยีที่ช่วย จัดการก๊าซแอมโมเนียจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์และเทคโนโลยีที่ ช่วยลดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับฉีดล่อให้เกิดการสันดาปที่ง่าย ขึ้น นอกจากนี้ยังต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับก๊าซไนตรัส ออกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกประเภทหนึ่งที่เกิดจากการสันดาป ก๊าซแอมโมเนียด้วย (เช่น การอธิบายกลไกการเกิดก๊าซไนตรัสออกไซด์ และการพัฒนากระบวนการยับยั้งการเกิดก๊าซดังกล่าว)

ในทำนองเดียวกับเรือพลังงานไฮโดรเจน ข้อกังวลอีกเรื่องคือ ความจำเป็นในการพัฒนาเซลล์เชื้อเพลิง (ทั้งแบบการเปลี่ยนจากก๊าซ แอมโมเนียไปเป็นก๊าซไฮโดรเจน หรือ รีฟอร์มมิงแอมโมเนีย และแบบใช้ ก๊าซแอมโมเนียเลยโดยตรง) สำหรับเครื่องจักรใหญ่ในเรือขนาดใหญ่ รวมถึงเครื่องจักรใหญ่และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าในเรือขนาดกลางและ เล็กเพื่อให้เซลล์เชื้อเพลิงแบบออกไซด์แข็งมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

และไม่ว่าจะเป็นข้อกังวลในทางใดก็ตาม การใช้ก๊าซแอมโมเนีย หรือรีฟอร์มมิงแอมโมเนียโดยตรงสำหรับระบบการจ่ายพลังงานและไอน้ำ บนเรือ, วัสดุและอุปกรณ์ที่สามารถทนต่อกัดกร่อนและการรั่วไหลของ แอมโมเนีย, การเติมเชื้อเพลิงแอมโมเนีย (ที่นอกชายฝั่ง), วิธีการป้องกันการ กัดกร่อนและการรั่วไหลของแอมโมเนียรวมถึงเซนเซอร์ตรวจจับ และเทคโนโลยีการบำบัดก๊าซแอมโมเนีย (เช่น การไล่ก๊าซ, การรั่วไหล ของก๊าซ, การสูญเสียก๊าซจากการจัดเก็บและแปรสภาพ) ยังเป็นปัจจัย สำคัญในการพิจารณาการใช้เรือพลังงานแอมโมเนียอีกด้วย

นอกเหนือจากความท้าทายในด้านเทคนิคแล้ว การจัดเตรียม โครงสร้างพื้นฐานสำหรับระบบการจ่ายเชื้อเพลิง, มาตรฐานความปลอดภัยของเรือ, ข้อกำหนดในเรื่องสมรรถนะของคอนประจําเรือและ มาตรฐานในระดับนานาชาติ, การสรรหาและฝึกอบรมคนประจำเรือ และการพัฒนาผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือและ พาณิชยนาวี ยังเป็นประเด็นที่สำคัญสำหรับการเปลี่ยนไปใช้พลังงาน ไฮโดรเจนหรือแอมโมเนีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งก๊าซแอมโมเนียได้ถูก หยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นสำคัญจากผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

เรือพลังงานมีเทน (ก๊าซไปโอมิเทน, ก๊าซมีเทนสังเคราะห์ หรือ อิมิเทน)

ตราบแท่ที่เป็นเรือพลังงานก๊าซธรรมชาติเหลว เรือประเภท นี้สามารถถูกดัดแปลงให้ไปใช้เทคโนโลยีเชื้อเพลิงมีเทนได้ ในขณะที่ เดียวกันก็มีความจำเป็นต้องหามาตรการจัดการกับการรั่วไหลของ ก๊าซมีเทนจากการสันดาปของเครื่องยนต์ซึ่งหวั่นขนาดเล็กและขนาด กลาง ปัจจุบันการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และการพัฒนา ตัวเร่งปฏิกิริยาเพื่อลดผลกระทบของการรั่วไหลของก๊าซมีเทนจากการ เผาไหม้เป็นเชื้อเพลิงกำลังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณา

อีกประเด็นหนึ่งที่อยู่ขั้นตอนการพิจารณาคือการวัดปริมาณ ก๊าซมีเทนที่รั่วไหลจากเครื่องอัดอากาศแรงดันต่ำ, จากระบบจ่ายเชื้อ เพล็งมีเทนและจากขั้นตอนการไล่ก๊าซมีเทน เพื่อเตรียมมาตรการรับมือ กับการรั่วไหลจากเหตุดังกล่าว

เรือพลังงานน้ำมันไบโอดีเซล (ไบโอ/สังเคราะห์)

ถึงแม้ว่าน้ำมันไบโอดีเซลซึ่งเป็นน้ำมันที่ผ่านการแปรสภาพทาง เคมีเป็นเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมันมีข้อได้เปรียบในเรื่องที่สามารถ ผสมกับน้ำมันเตากำมะถันต่ำได้และสามารถใช้ได้โดยตรงกับเครื่องจักร ใหญ่และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า แต่ก็ต้องคำนึงถึงปริมาณก๊าซออกไซด์ของ ไนโตรเจนที่มีปริมาณมากจากการสันดาป ดังนั้น การควบคุมปริมาณ ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนไม่ให้เกินข้อกำหนดตามอนุสัญญาระหว่าง ประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณา นอกจากนี้ยังมีความท้าทายอื่น ๆ อีกคือ การป้องกันการกัดกร่อนของ น้ำมันไบโอดีเซลต่อภาชนะกักเก็บและการกำจัดกากของเสียที่เกิดการ ผสมของน้ำมันไบโอดีเซลกับน้ำมันเตา

นอกจากเรื่องการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานสำหรับระบบการ จ่ายน้ำมันไบโอดีเซลแล้ว การสนับสนุนแนวคิดการใช้น้ำมันไบโอดีเซล เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ยังต้องการ ความชัดเจนจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศอีกด้วย

นอกเหนือจากการศึกษาการพัฒนาเชื้อเพลิงทางเลือกดังกล่าว ข้างต้น รายงานโครงการฯยังกล่าวถึงเทคโนโลยีเพื่อช่วยลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยสรุปดังนี้

การขับเคลื่อนเรือด้วยพลังงานลมและพลังงานจากเซลล์แสง อาทิตย์ที่เก็บในแบตเตอรี่เป็นเทคโนโลยีที่ตอบโจทย์ได้ก็จริงแต่ปัจจุบัน ยังไม่สามารถนำมาใช้เป็นแหล่งพลังงานหลักในการขับเคลื่อนเรือได้ เนื่องจากขนาดของอุปกรณ์ยังเป็นอุปสรรคและศักยภาพในการเพิ่ม ประสิทธิภาพการใช้พลังงานไม่แน่นอนเนื่องจากเป็นพลังงานจาก ธรรมชาติ

เทคโนโลยีอื่นๆในปัจจุบัน เช่น การหลอกลิ้นด้วยฟองอากาศใต้ ท้องเรือสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานได้ประมาณร้อยละ ๒-๖, การใช้สปีดวูเรือชนิดแรงเสียดทานต่ำช่วยได้ประมาณร้อยละ ๒-๕, การติดตั้งอุโมงค์ไฮโดรไดนามิกที่หุ้มเพลลาช่วยลดการใช้พลังงาน ขับเคลื่อนได้ประมาณร้อยละ ๒-๕, การดัดแปลงหัวเรือเพื่อลดแรงเสียด ทานได้ประมาณร้อยละ ๒-๕ และการติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าด้วย การนำความร้อนทิ้งกลับมาใช้ใหม่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพการ ใช้พลังงานได้ประมาณร้อยละ ๑-๕ และประสิทธิภาพของเทคโนโลยี ดังกล่าวยังขึ้นกับรูปร่างของตัวเรือและสภาวะการใช้งานของเรืออีก ด้วย เช่น ความเร็วเรือ, สภาพท้องทะเลและภูมิอากาศ

ในกรณีเรือพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน จะขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการพลังงานไฟฟ้าและอัตราการใช้ประโยชน์ ของแบตเตอรี่ แนวทางนั้นนอกจากสามารถช่วยให้บรรลุเป้าหมายการ ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์แล้วยังสามารถใช้เป็นพลังงาน สำหรับระบบขับเคลื่อนหลักในเรือขนาดเล็ก หรือระบบขับเคลื่อนเสริม

ในเรือขนาดใหญ่บางลำได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องตระหนักว่าแบตเตอรี่ที่มีน้ำหนักเบาและมีความสามารถสูงในการกักเก็บพลังงานเชิงปริมาตรยังไม่ใช้ในเชิงพาณิชย์ และโครงสร้างพื้นฐานของจุดชาร์จพลังงานไฟฟ้าแรงดันสูงเพื่อการชาร์จเร็วยังไม่แพร่หลาย ดังนั้น การชาร์จไฟฟ้าเข้าแบตเตอรี่จะใช้เวลานานมากกว่าการเติมเชื้อเพลิงประเภทอื่นๆ และน้ำหนักของแบตเตอรี่จะมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของน้ำหนักเรือเป็นอย่างมาก

สำหรับเทคโนโลยีการดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนเรือ ในทางทฤษฎีสามารถดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากท่อไอเสียของเรือได้มากถึงร้อยละ ๘๕-๙๕ ไม่ว่าจะเป็นการสันดาปของเชื้อเพลิงประเภทใดก็ตามและมีศักยภาพที่จะช่วยทำให้อัตราการลดลงของก๊าซเรือนกระจกเป็นไปตามเป้าหมาย ปัจจุบันมีการทดสอบการดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนเรือด้วยอุปกรณ์สาธิตไปแล้ว จากการทดสอบพบว่าความท้าทายของแนวทางนี้คือ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อบำบัดไอเสีย (การลดสารประกอบไนเตรตและซัลเฟอร์) สำหรับเชื้อเพลิงบางประเภทก่อนเข้าอุปกรณ์ดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์, คาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกดักจับมีน้ำหนักมากและต้องการปริมาณขนาดใหญ่สำหรับกักเก็บ, วิธีการกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ที่จุดสมดุลวิวัฒนาการ, การปรับปรุงอัตราการดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์, การพัฒนาสถานีรับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กลับขึ้นฝั่งและการหาผู้ที่จะมาดำเนินธุรกิจขนส่งและกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในชั้นหินใต้ดินประเด็นที่ต้องคำนึงถึงอีกเรื่องคือมีการประเมินจากองค์กรพลังงานระหว่างประเทศแล้วว่า ในปีพ.ศ.๒๕๕๓ ความต้องการกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นั้นจะมีมากถึง ๑.๙ กิกะตัน แต่ความสามารถในการกักเก็บในชั้นหินใต้ดินนั้นมีเพียงแค่ ๐.๙ กิกะตันเท่านั้น

จากที่ได้กล่าวไปทั้งหมดข้างต้นจะเห็นว่ามีความพยายามในหลายแนวทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในส่วนของผลิตภัณฑ์ที่มีความพยายามในการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อตอบโจทย์เช่นกัน ล่าสุดบริษัทเอ็มอาเอ็น เอ็นเนอร์จี โซลูชันและบริษัทมิตซูบิชิเอ็นเอเอสประกาศว่าเครื่องยนต์เชื้อเพลิงแอมโมเนียสองจังหวะ (ระบบเชื้อเพลิงร่วม, ๖๐- ความกว้างกระบอกสูบ) เครื่องแรกของโลกกำลังจะถูกส่งมอบเพื่อติดตั้งบนเรือในช่วงปลายปีพ.ศ.๒๕๖๗ บริษัทเอ็มอาเอ็น เอ็นเนอร์จี โซลูชันยังตั้งข้อสงสัยว่าหากผลการใช้งานจริงเป็นที่น่าพึงพอใจจะมียอดสั่งจองเพื่อผลิตเข้ามาอีกมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศูนย์วิจัยคลาร์กสันส์ ข้อมูลดังกล่าว ณ เดือนตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๕ บอกว่าเมื่อเครื่องยนต์สำหรับเชื้อเพลิงทางเลือกได้พัฒนาออกมาสู่ตลาดแล้วจะมีเรือพร้อมที่จะใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงถึง ๑๓๐ ลำ และเรือพร้อมที่จะใช้ไฮโดรเจนเป็นเชื้อเพลิง ๖ ลำนอกจากนี้เว็บไซต์ออฟฟิซอร์ เอ็นเนอร์จียังมีบทความในทำนองเดียวกันว่าการสำรวจพบว่าเรือที่พร้อมเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนต่ำคิดเป็นร้อยละของต้นเนต ดังนี้ เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว ร้อยละ ๓๘.๙ (จำนวน ๗๘๑ ลำ), เชื้อเพลิงก๊าซปิโตรเลียมเหลว ร้อยละ ๒.๒ (จำนวน ๘๖ ลำ) และ เชื้อเพลิงทางเลือกอื่นๆ ร้อยละ ๕.๓



(ทั้งหมดจำนวน ๒๖๐ ลำ ประกอบด้วย เชื้อเพลิงเมทานอลจำนวน ๕๒ ลำ, เชื้อเพลิงก๊าซฮีเทนจำนวน ๑๑ ลำ, เชื้อเพลิงชีวภาพจำนวน ๕ ลำ, เชื้อเพลิงก๊าซไฮโดรเจนจำนวน ๑๒ ลำ และพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่หรือระบบขับเคลื่อนแบบไฮบริดจำนวน ๒๐๐ ลำ) ข้อมูลดังกล่าวอ้างอิงจากบทความที่ลิงก์ <https://www.offshore-energy.biz/clarksons-there-are-130-ammonia-ready-and-6-hydrogen-ready-vessels-on-order/>

จำนวนเรือดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าล่าสุดมีความต้องการเปลี่ยนไปใช้เครื่องยนต์เชื้อเพลิงเมทานอลมากขึ้น อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากความพร้อมของเทคโนโลยีที่มีตลาดและความคาดหวังว่าการผลิตเมทานอลจะเป็นเชื้อเพลิงหลักของพลังงานสีเขียวในอนาคต

แม้ว่าจะมีความพยายามในเชิงรุกที่จะลดและระงับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งทางทะเล แต่ทว่าแนวทางเพื่อบรรลุเป้าหมายยังไม่ชัดเจน หากพิจารณาคำสั่งต่อเรือใหม่ในปัจจุบันยังคงมีความต้องการจนถึงปีพ.ศ.๒๕๗๓ วันนีจึงเป็นเรื่องยากสำหรับเจ้าของเรือในการตัดสินใจเกี่ยวกับข้อมูลจำเพาะของเรือเพื่อสั่งต่อเรือ เพื่อแก้ปัญหาในจุดนี้ทางคลาสเอ็นเคไม่เพียงแต่พัฒนาการตรวจเรือเพื่อรับรองเทคโนโลยีเชื้อเพลิงทางเลือกใหม่ๆ เช่น เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว, เชื้อเพลิงก๊าซปิโตรเลียมเหลว, เชื้อเพลิงเมทานอล ฯลฯ เป็นต้น แต่ยังมีส่วนสำคัญในโครงการพัฒนาเทคโนโลยีการลดก๊าซเรือนกระจก อาทิเช่น เรือพลังงานแอมโมเนีย, เรือพลังงานไฮโดรเจน, เรือที่ใช้เชื้อเพลิงสังเคราะห์, การขับเคลื่อนเรือด้วยพลังงานลม, การดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนเรือ และการขนส่งไฮโดรเจนและก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในแต่ละโครงการ คลาสเอ็นเคมีบทบาทสำคัญในการประเมินความปลอดภัยและให้การรับรองว่าโครงการดังกล่าวสามารถเดินทางต่อไปได้ ยิ่งไปกว่านั้น คลาสเอ็นเคยังนำผลการศึกษาจากแต่ละโครงการมาพัฒนาต่อยอดเป็นคำแนะนำเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ ในการทำงานร่วมกันกับพันธมิตรที่หลากหลาย คลาสเอ็นเคมุ่งมั่นที่จะทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลมีทางเลือกมากที่สุดในการเปลี่ยนผ่านไปสู่ยุคการขนส่งทางทะเลที่ปราศจากคาร์บอน

เครดิตที่มา : นิปปอน ไคจิ เคียวไค (คลาสเอ็นเค)

Alternative Fuels and GHG Reduction Technology



Test operations and measurements for a small scale demonstration plant of the Marine-based CO₂ Capture System: ClassNK has participated in the project with “K” Line and Mitsubishi Shipbuilding.

Shipping has faced long-term challenges in making itself decarbonized and ensuring that new forms of transportation suitable for a decarbonized society. As the key to achieving shipping decarbonization in terms of technology is the development of lower and zero emission fuels and power systems, various initiatives have been undertaken.

In 2022, “Shipping Zero Emission Project (Project Manager: Mr. Hiroaki Sakashita, President & CEO, ClassNK)” consist of Japanese industrial, academic, and public sectors, including ClassNK, published its report, which describes the current and future for realizing zero emission shipping, ie. Information on Technological Development and Related Technical Issues for Zero-Emission Ships, Simulation for GHG Emission Reduction Pathways towards Net Zero by 2050, and Regulatory Developments. The following article is an excerpt relevant to Alternative Fuels and GHG Reduction Technology. The original report is available at <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001484436.pdf> The project summarized the current technical development and challenges considered for zero-emission ships as follows.

Hydrogen fueled ship

Concerning direct combustion expected for main and auxiliary engines., it is necessary to provide a high-pressure fuel supply device (30 to 50 MPa or more for direct injection) for the diesel cycle, and control technology for abnormal combustion (knocking and

misfire) for the otto cycle. Concerning hydrogen fuel cell expected for the main engine for large ships as well as the main and auxiliary engines for medium and small size ships, the development of SOPC (Solid Oxide Fuel Cell) with high efficiency (about 60%) similar to that for land use (insulation material resistant to thermal changes corresponding to power generation at 500-1000°C) is required. Either way, space efficiency during storage, fitting that is resistant to low temperature and hydrogen embrittlement, and the safety of liquid hydrogen bunkering should be considered.

Ammonia fueled ship

Concerning direct combustion expected for main and auxiliary engines, technology to handle unburned ammonia and reduce pilot fuel, and detailed understanding of the actual state of N₂O as potential greenhouse gas (elucidation of generation mechanism and development of generation suppression method), including reduction measures (post-treatment with catalyst, etc.) are necessary. Concerning fuel cell (ammonia reforming or direct use) expected for the main engine for large ships as well as the main and auxiliary engines for medium and small size ships, there is the same issue of SOPC with a hydrogen ship. Either way, onboard power supply and steam supply system using ammonia or ammonia reformed hydrogen, fitting for corrosion and leakage, ammonia fuel bunkering (offshore), corrosion and leakage prevention, including detection sensors, etc., and

ammonia gas treatment technology (purge gas, leakage gas, BOG) should be considered.

On top of the technical challenges, the establishment of fuel supply system, ship safety standards, competency requirements of seafarers and international standardization, recruitment and training of seafarers, and development of technical personnel in shipbuilding and maritime sector are pointed out for hydrogen and ammonia. Environmental impact assessment is raised especially for ammonia.

Methane (bio/synthetic)

As far as LNG fueled ships, these fuels can be used as technology for LNG fueled ships can be converted. Meanwhile, measures against methane slip, especially for small/medium output 4-stroke engines, are necessary. Engine improvement, methane mitigation catalysts, etc., are under consideration. Another issue is to determine amount of methane leaks (emission from low-pressure compressors and FGSS, and emission during gas-free operation and take action to address these leaks,

Diesel oil (bio/synthetic)

It is expected to use by blending with low sulfur heavy oil or dedicated combustion (main and auxiliary engines). Taking the case of FAME (Fatty acid methyl esters), suppression of NOx increase and compliance with NOx regulations should be considered. Other challenges are corrosion protection for biodiesel oil, measures against deterioration during onboard storage, and suppression of sludge when mixing.

For bio/synthetic fuels, the establishment of the concept that fuel emissions onboard are treated as zero at IMO is required in addition to the establishment of fuel supply system.

The report also summarizes the characteristics of the main CO₂ emission reduction technologies other than fuels.

Wind propulsion and solar battery can achieve zero CO₂ emissions, but they are not the primary propulsion energy source due to its current scale. Its efficiency improvement potential depends on natural conditions, etc.


Air lubrication (Improved by 2-6%), low friction paint (Improved by 2-5%), energy saving duct (Improved by 2-5%), bow shape change (Improved by 2-5%), and waste heat recovery power generator (Improved by 1-5%) can be implemented with existing technology, while their effects depend on hull shape or operating condition such as speed, sea, and weather.

Battery propulsion, whose efficiency improvement potential depends on the degree and method of utilization, can achieve zero emission on board and has been proven as a main propulsion engine for some small ships and as an auxiliary propulsion engine for some large ships. However, it is necessary to consider low weight and volumetric energy density, high-voltage charging infrastructure not yet in place, and longer refueling times (than normal refueling). Assuming a large oceangoing ship, a significant increase in weight is expected due to the installation of batteries.

Onboard CO₂ capture is theoretically capable of recovering 85% to 95% or more of CO₂ in exhaust gas, regardless of fuel oil, and achieving a large reduction rate. Nowadays, on board testing is being conducted at a demonstration plant. Its challenges such as exhaust gas pre-treatment for some fuel types (denitration, desulfurization, etc.), large volume and weight of CO₂ after capture, CO₂ storage near the triple point, the necessity to improve CO₂ capture rate and to develop onshore CO₂ receiving facilities and to have a business operator to inject and store CO₂ in geological formations are pointed out. Capacity to store CO₂ in geological formations must also be considered (according to IEA, in 2050, the demand for storing CO₂ in geological formations will be 1.9Gt, while the amount that can be stored will be 0.9Gt).

As mentioned above, a number of approaches and investigations have been made to achieve zero-emission shipping. For example, MAN Energy Solutions and Mitsui E&S Machinery announced that the world-first 2-stroke ammonia fueled engine (dual fuel, 60-bore) was going to be delivered to a shipyard at the end of 2024. MAN explained that orders would be possible after the actual operation test by the first model have been confirmed satisfactorily. With the anticipation of technical advancement, it is reported that 130 ammonia-ready and six hydrogen-ready vessels are on order, according to Clarkson research data as of Oct. 2022. In addition to “ready” vessels, the article by Offshore Energy said, “Of the orderbook, 38.9% of tonnage is set to use LNG (781 units), 2.2% to use LPG (86 units) and 4.3% due to use other alternative fuels (c.260 units; including methanol (42), ethane (11), biofuels (5), hydrogen (12) and battery/hybrid propulsion (c.200))”: <https://www.offshore-energy.biz/clarksons-there-are-130-ammonia-ready-and-6-hydrogen-ready-vessels-on-order/>

The figure also indicates a recent increase in interest related to methanol fueled vessels, which seems to be backed by the applicability of existing technology and the expectation for future green methanol production.

While proactive efforts to decarbonize maritime transportation are in progress, a clear pathway is not yet provided. Considering that the newbuilding ordered today will remain in the market over 2030, it must be difficult for shipowners to decide the spec for the ship ordered today. To help the industry, ClassNK has not only certified emerging ships using LNG, LPG, methanol, etc. but also joined projects to abate GHG emissions related to ammonia, hydrogen, synthetic fuels, wind propulsion, carbon capturing, and to transport future resources like liquefied hydrogen and CO₂. At these joint projects, ClassNK takes the role of safety assessments and issues credentials to move projects forward. Moreover, ClassNK reflects their outcomes to develop guidelines outlining the requirements to protect ships from any danger or harm in consideration of the emerging technology characteristics. Through various partnerships, ClassNK works to ensure the industry can have as many options for transitions to decarbonization as possible. 

Credit : Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)

Thai Shipowners' Association

Ordinary Member 2022-2023

AMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED

33/4 The 9 Towers, Room #TNA02, 33rd Floor Tower A
Rama 9 Rd., Huaykwang Bangkok 10310, THAILAND
33/4 อาคารเดอะไนน์ ทาวเวอร์ ชั้น 33 ทาวเวอร์ เอ ห้องเลขที่ TNA02
ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

Tel : 02-001-2801-2 FAX : 02-001-2800

E-Mail : pisan@amamarine.co.th, sakchai@amamarine.co.th

Website : <http://www.amamarine.co.th>

Business : Oil and Chemical Transportation by Tanker

Managing Director : Mr.Pisan Ratchakitprakarn

Chatering Managing : Mr.Sakchai Ratchakitprakarn

ASIAN MARINE SERVICES PUBLIC COMPANY LIMITED (SHIPYARD)

128 Moo 3 Suksawad Rd., Prasamutjedee., Samutprakarn 10290
128 หมู่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ อำเภอพระสมุทรเจดีย์
จังหวัดสมุทรปราการ 10290

Tel : 02-815-2060 FAX : 02-453-7213-14

E-Mail : mkd@asimar.com

Website : <http://www.asimar.com>

Business : Ship Repairs , New Construction & Conversion,
Offshore & Steel Structure Engineering

Chief Executive Officer : Mr.Suradej Tanpaibul

Chief Operating Officer : Mr.Niti Prathumtin

Chief Financial Officer : Ms.Rapeepan Piboonsilp

B.P.P. SUPPLY CO.,LTD

938 Rama III Rd., Bangpongpan, Yannawa, Bangkok 10120
938 ถนนพระราม 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-295-5021-22 FAX : 02-295-5023

E-Mail : weerachon.t@bppsupsupply.com

Business : Oil Transportation by Tankers

Chairman : Mr.Chaiya Phaisuwat

Managing Director : Mr.Wirat Jamkrajang

BHUREEMAS NAVEE CO.,LTD

88 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Road, Bangna Tai,
Bangna, Bangkok 10260
เลขที่ 88 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้
เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-398-7885-6 FAX : 02-398-5890

E-Mail : bhumindr@haringroup.com

Business : Marine Transport

Managing Director : Mr.Bhumindr Harinsuit

BIG SEA COMPANY LIMITED

Head Office: 454 Rama III Road., Bangkhlo,
Bangkoleam, Bangkok 10120
454 ถนนพระราม 3 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-292-2761 FAX : 02-292-0365

E-Mail : thanawat@bigsea.co.th

Website : <http://www.bigsea.co.th>

Business : Marine Petroleum Transportation

Managing Director : Ms. Nipat Eamsiriwat

Assistant Managing Director : Mr. Thanawat Therdwikrant

C.&P. CO., LTD.

Mano Tower, 153 Soi 39, Sukhumvit Rd., Klongton nua,
Vadhana, Bangkok 10110
153 อาคารมาโนทาวเวอร์ ซอยสุขุมวิท 39 ถนนสุขุมวิท
แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

Tel : 02-260-0050 FAX : 02-259-9828

E-Mail : phillip@cptanker.com

Business : Maritime Transport (Petroleum)

Chairman : Rear Admiral Chano Phenjati

Managing Director : Mr.Phillip Phenjati

EASTERN SHIPPING AGENCIES COMPANY LIMITED

(SHIP AGENT)

589/38 9th floor, Central City Tower 1, Unit 3, Debaratna Road, Bangnanua, Bangna, Bangkok 10260

589/38 อาคารเซ็นทรัลซิตีทาวเวอร์ 1 ชั้น 9 ยูนิต 3 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาเหนือ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-399-5733 FAX : 02-399-5732

E-Mail : easaco@ksc.th.com

Business : SHIP AGENT

Managing Director : Mr.Kiat Chansawangpuvana

HARIN PANICH CO.,LTD. (SHIPYARD)

38, 38/7-8 Mahaisawan Road (Right Side),

Bangkoklaem, Bangkok 10120

38,38/7-8 ถนนมไหสวรรย์ (ฝั่งขวา) แขวงบางค้อแหลม

เขตบางค้อแหลม กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-689-0667-9, 02-291-1841 FAX : 02-291-1310

E-Mail : hp@haringroup.com

Website : http://www.haringroup.com

Business : Ship Repair. Liferaft and Lifeboat Service Station. Fire Fighting Apparatus Inspection and Service Station.Agent and Distributor of Pyrotechnics,rations and Liferaft accessories.

Managing Director : Mrs.Chantaporn Gomutputra

Liferaft Service Station Manager : Mr.Arcpoln Harinsuit

HARINSUIT TRANSPORT CO.,LTD.

38/9-14 Mahaisawan Rd.(Right Side), Bangkoklaem, Bangkok 10120

38/9-14 ถนนมไหสวรรย์ (ฝั่งขวา) แขวงบางค้อแหลม เขตบางค้อแหลม กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-289-1156 , 02-289-0650 FAX : 02-291-8681

E-Mail : cargo.ht@haringroup.com , fleet.ht@haringroup.com

Website : http://www.haringroup.com

Business : General Cargo Ship

Managing Director: Mr.Bhumindr Harinsuit

INTER BUNKER SUPPLY AND TRANSPORT LIMITED

958/1 The Winning Tower Sukhumvit 71 Rd., Klongton Nue, Wattana, Bangkok 10110

958/1 อาคารวินนิ่ง ทาวเวอร์ ถนนสุขุมวิท 71 แขวงคลองตัน

เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

Tel : 02-713-3600 FAX : 02-713-1933

E-Mail : ibs@intersupply.co.th , yuthana.ibs@gmail.com

Business : Transport

President : Mr.Yuthapong Suwannasarn

MD : Mr.Krisada Ekrangsri

General Manager : Capt.Yuthana Poonsiripipat

JETTHANATIP PETROLEUM CO.,LTD.

724/160 Moo 1 Nongkham, Sriracha, Chonburi 20230

724/160 หมู่ 1 ตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230

Tel : 033-046017 , 081-8628084 FAX : 033-046018

E-Mail : OM@jetthanatip-petroleum.co.th

Website : http://www.jetthanatip-petroleum.co.th

Business : Petroleum Transportation Consultancy

Managing Director : Mr.Chakkriss Chanpen

Operation Manager : Mr.Kamonsin Kimarree

JUTHA MARINE COMPANY LIMITED

153, Mano Tower, Sukhumvit 39 (Soi Phrom Phong),

Sukhumvit Road, Khong Tan Nuea Sub-district, Vadhana District,

Bangkok 10110 Thailand

153 มโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

Tel : 02-260-0050 FAX : 02-259-9825

E-Mail : office@jutha.co.th

Website : http://www.jutha.co.th

Business : Marine Transport , Ship Management

President : Mr. Chanet Phenjati

Assistant To The President : Mr. Chanit Phenjati

Thai Shipowners' Association

Ordinary Member 2022-2023

N.T.L.MARINE COMPANY LIMITED

Head Office: 80 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Road,
Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260
สำนักงานใหญ่ เลขที่ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-016-0190 FAX : 02-016-0199

E-Mail : prmoperation@primamarine.co.th

Website : <http://www.primamarine.co.th>

Business : Marine Petroleum Transportation

Managing Director : Ms.Nipat Eamsiriwat

NAM YUEN YONG SHIPPING CO.LTD. (HEAD OFFICE)

1168/50-1168/52 Lumpini Tower 19th Floor, Rama IV Road,
Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120
1168/50-1168/52 อาคารลุมพินี ทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนพระราม 4
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Tel : (15 คู่สาย) 0-2679-9808 FAX : (3 คู่สาย) 0-2679-9807

E-Mail : nyy@namyuenyong.com

Business : Owners of Container Vessel,Ship Agents, Tug Boat
Service, Sea Freight Forwarder

Managing Director : Mr.Theparak Leungsuwan

Director : Ms.Phatwadee Leungsuwan

General Manager : Ms.Pensri Leungsuwan

NATHALIN COMPANY LIMITED

Head Office: 88 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Road,
Bangna Tai, Bangna Bangkok 10260
สำนักงานใหญ่ เลขที่ 88 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-398-7885-6 FAX : 02-398-7286

E-Mail : office@nathalin.com

Website : <http://www.nathalin.com>

Business : Investment & Marine services

President : Mr. Churdchoo Panboonhom

Chairman, Group CEO : Mr. Suraphon Meesathien

• NGOW HOCK AGENCY CO.,LTD (FOUNDER MEMBER)

• Panjathani Tower,7-9th Floor,127 Ratchadapisek Road,
• Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120
• 127 อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ ชั้น 7-9 ถนนรัชดาภิเษก
• แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

• Tel : 02-296-1475 FAX : 02-296-1337

• Business : Shipping Agency

• Managing Director : Mr.Sumate Tanthuanit

• P.K MARINE CONSTRUCTION EQUIPMENT CO.,LTD

• 18/86 Soi Ramkhamhaeng 174 Minburi
• Bangkok 10510 Thailand

• 18/86 ซอยรามคำแหง 174 แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี
• กรุงเทพมหานคร 10510

• Tel : 02 117 3603-4

• E-Mail : pkmarine.construction@gmail.com

• Business : Ship Owner

• Managing Director : Ms. Aemika Klinkangplo

• Director : Mr. Eddie Moe

• Director : Ms. Kamonchanok Rangruktham

• PORNCHAROEN TRANSPORT CO.,LTD.

• 1749/4 Moo 1 Soi Sukhumvit 109 North Samrong
• Samutprakarn 10270

• 1749/4 หมู่ 1 ซอยสุขุมวิท 109 ตำบลสำโรงเหนือ

• อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10270

• Tel : 02-7445535-8 Fax : 02-3938172

• E-mail : pc_transport@yahoo.com , pcrt@hotmail.com

• Business : Marine oil Transportation by Tankers

• Managing Director : Mr. Nathaporn Khanthakhet

• Deputy Managing Director : Mr. Pitiporn Khanthakhet

• PRECIOUS SHIPPING PUBLIC COMPANY LIMITED

• No. 8 North Sathorn Road, Silom, Bangrak, Bangkok 10500
• เลขที่ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

• Tel : 02-696-8800 FAX : 02-236-7654, 02-633-8460

• E-Mail : psl@preciousshipping.com ,

• ir@preciousshipping.com

• Website : <http://www.preciousshipping.com>

• Business : Shipowners, Bulk Carrier, Cement Carrier

• Managing Director : Mr. Khalid Hashim

PRIMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED

Head Office: 80 Soi Bangna-Trad 30, Debaratna Road,
Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

สำนักงานใหญ่ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเพชรรัตน
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-016-0190 FAX : 02-016-0199

E-Mail : investment@primamarine.co.th,
commercial2@primamarine.co.th

Website : <http://www.primamarine.co.th>

Business : Maritime Petroleum Transportation

CEO: Mr. Prompong Chairsisawsuk

RAKPASAK COMPANY LIMITED

169 M.9, Suksawat 45 Rd.,Bangkru Amphur Prapradang,
Samutprakarn 10130

555/2 Energy Complex Bldg B 7 Fl., Vipavaderungsit Rd,
Jatujak, Bangkok 10900

คลังน้ำมันพระประแดง 169 หมู่ 9 ถนนสุขสวัสดิ์ 45

ตำบลบางครุ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130

555/2 ศูนย์เอนเนอร์ยี คอมเพล็กซ์ อาคารบี ชั้น 7 ถนนวิภาดิรังสิต
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

Tel : 02-464-0499 FAX : 02-464-0500

E-Mail : diloklap.t@irpc.co.th

Business : Products Oil Tanker

Section Manager : M.L. Diloklap Thongtheam

REGIONAL CONTAINER LINES PUBLIC COMPANY LIMITED

127/35 30th Fl. Panjathani Tower, Ratchadapisek Road,
Chongnonsee, Yannawa Bangkok 10120

127/35 ชั้น 30 อาคารปัญญาธานี ทาวเวอร์ ถนนรัชดาภิเษก

แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-2961210 FAX : 02-2961214

E-Mail : sutep@rclgroup.com

Website : <http://www.rclgroup.com>

Business : Container Feeder Services and Regional Trade
Asia Pacific Region.

Managing Director : Mr.Sumate Tanthuanit

Director and Executive Vice President (Operations) :

Mr.Sutep Tranantasin

SANG THAI NAVIGATION 1977 CO.,LTD

35th Floor, Sinn Sathorn Tower, 77/149-151 Krungdhonburi Rd.,
Klongtongsai, Klongsarn, Bangkok 10600

77/149-151 อาคารสินสาทรทาวเวอร์ ชั้น 35 ถนนกรุงธนบุรี

แขวงคลองตันใหม่ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600

Tel : 02-440-1356 FAX : 02-440-1359

E-Mail : manager@sangthai.co.th

Website : <http://www.sangthai.co.th>

Business : Marine Transport

President : Dr.Voravit Visitkijakarn

Managing Director : Mrs.Vanida Tuangsintanakul

SC MANAGEMENT CO.,LTD

SC Group Building 88 , The Park Land Road ,
Bangna Nuea, Bangna, Bangkok 10260

อาคารเอส ซี กรุ๊ป 88 ถนนเดอะพาร์คแลนด์ แขวงบางนาเหนือ
เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-341-9000 FAX : 02-341-9078, 02-341-9099

E-Mail : sc.marine-offshore@scgroupthai.com

Business : Marine Services,Tug Boat & Pilot Boat

Chairman & President: Mr.Nuttaphob Ratanasuwanthawee

Executive Vice President Marine : Mr.Surachai Nimnual

Executive Vice President, Corporate Affairs :

Mrs.Bongkot Rasmeepaisarn

SEAMANSHIP CO.,LTD.

14,16 Soi Ladprao 84, Ladprao Rd.,
Wangthonglang Sub-Dist., & Dist., Bangkok 10310

14,16 ซอยลาดพร้าว 84 ถนนลาดพร้าว

แขวง-เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310

Tel : 02-933-8700 FAX : 02-539-4583

E-Mail : seaman@seamanship.co.th

Website : <http://www.seamanship.co.th>

Business : Liquefied Petroleum Transportation

Managing Director : LCdr Anark Chooratn

Thai Shipowners' Association

Ordinary Member 2022-2023

SEATRAN FERRY CO.,LTD

599/1 Rintangrotfai-Chongnonsri Road, Klongtoey District, Bangkok 10110

599/1 ถนนริมทางรถไฟสายชองนนทรี แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

Tel : 02-2402582 FAX : 02-2495951

E-Mail : info@seatranferry.com

Website : http://www.seatranferry.com

Business : Transportation

President : Mrs.Warawan Nganthavee

Director : Mr.Teerapong Tanphaibul

SIAM LUCKY MARINE CO.,LTD

555 The Palladium Building, Ratchaprarop Road, Makkasan, Ratchathewi, Bangkok 10400

555 อาคารเดอะพาลาเดียม ถนนราชปรารภ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

Tel : 02-120-9898 FAX : 02-250-6085

Website : http://www.siamgas.com

Business : Transportation LPG Vessel

Managing Director : Mr.Somchai Koprassobuk

Marine Fleet Director : Mr.Surachai Lerpichayayotin

SIAM PATTANA MARITIME CO.,LTD.

365/25 Soi Sririthavorn, Pattanakarn, Suanluag, Bangkok 10250

เลขที่ 365/25 ซอยศิริถาวร แขวงพัฒนาการ เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250

Tel : 02 8539112 FAX : 02 8539117

E-Mail : eclbkk@siamecl.com

Business : International Sea Transportation

Director: Mr.Charoenrat Hanbenjaphong

Director : Mr.Thanit Hanbenjaphong

SMOOTH SEA CO.,LTD

924 Talomsin Bldg, 6th Floor, Rama 3 Rd., Bangpongpan

Yannawa, Bangkok, 10120

924 อาคารตะลอมสิน ชั้น 6 พระราม 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10120

Tel : 02-294-8741-4 FAX : 02-294-8745

E-Mail : Opt@smoothsea.co.th

Website : http://www.smoothsea.co.th

Business : Oil and Chemical Tanker Transportation

Managing Director : Dr.Tiwa Siwapinyoyos

Executive Director : Mr.Kasem Viriyaskultorn

SRIRACHA MARINE CO.,LTD.

32/4 Moo 1 Thungsukla, Sriracha, Chonburi 20230

32/4 หมู่ 1 ถนนอ่าวอุดม 8 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230

Tel : 033-641351 , 095-8750992 FAX : 033-641352

E-Mail : srm@srirachamarine.co.th

Website : http://www.srirachamarine.co.th

Business : Marine Services

Managing Director : Mr.Payon Srinote

SRIRACHA TUGBOAT CO.,LTD.

142/13 Moo 1 Tambol Thungsukla, Amphur Sriracha, Chonburi 20230, Thailand

142/13 หมู่ 1 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230

Tel : 66-38-351421-5 FAX : 66-38-352693

E-Mail : montree@srirachatugboat.co.th

Website : http://www.srirachatugboat.co.th

Business : Tugboat Service

Managing Director : Mr.Payon Srinot

Assistant Managing Director : Mr.Prachaksilp Baedyananda

TASCO SHIPPING CO.,LTD

118/1 Tipco Tower1, Rama 6 Rd., Phayathai, Bangkok 10400
118/1 อาคารทิปโก้ 1 ถนนพระราม 6 แขวงพญาไท เขตพญาไท
กรุงเทพฯ 10400

Tel : 02-273-6646 **FAX :** 02-271-3370, 02-279-9539

Website : <http://www.tipcoasphalt.com>

Chief Executive Officer: Mr. Chaiwat Srivalwat

THAI MARINE TANKER COMPANY LIMITED

Head Office: 80 Soi Bangna-Trad 30, Debaratna Road,
Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260
สำนักงานใหญ่ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเพชรรัตน
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-016-0190 **FAX :** 02-016-0199

E-Mail : prmoperation@primamarine.co.th

Website : <http://www.primamarine.co.th>

Business : Maritime Petroleum Transportation

Managing Director: Ms. Nipat Eamsirawat

THORESEN & CO., (BANGKOK) LTD./

THORESEN THAI AGENCIES PCL.

26/32-34 Orakarn Bldg, 10th Floor, Soi Chidlom,
Kwang Lumpinee, Khet Pathumwan, Bangkok 10330, THAILAND
26/32-34 อาคารอรกานต์ ชั้น 10 ซอยชิดลม แขวงลุมพินี
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Tel : 02-2548437 **FAX :** 02-254-9417

Website : <http://www.thoresenshipping.com>

Business : Thoresen Thai Agencies Public Company Limited
(TTA) is a strategic investment holding company with three
primary business groups - Transport, Energy, and Infrastructure.

CEO of TTA Group : Mr.Chalermchai Mahagitsiri

MD of TCB : Mr.Robert Andrew Hillier

Operations Director: Mr.Aekasit Hemawong

TIPS CO., LTD. (TERMINAL OPERATOR)

Terminal B4, Laem Chabang Port, ToongSukhla,
Sri Racha, Chonburi, Thailand 20230
ท่าบี 4 ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรีราชา
จังหวัดชลบุรี 20230

Tel : +66 (0) 3840 8400 ext. 2000 **FAX :** +66 (0) 3840 8444

E-Mail : panadda@tips.co.th

Website : <https://www.tips.co.th>

Business : Private Container Terminal Operator,
Laem Chabang Port No.B4

President : Capt. Chatchawan Ghettalae

Facebook : <https://www.facebook.com/TipsCoLtd>

Line : <https://lin.ee/zC1aTm4>

TMN CO.,LTD.

3354/50 Manorum Building 15th Floor,
Rama IV Rd.,Klongtan,Klongtoey,Bangkok 10110
3354/50 อาคารมโนรม ชั้น 15 ถนนพระราม 4 แขวงคลองตัน
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

Tel : 02-671-7200 , 02-672-5599 **FAX :** 02-671-5200

E-Mail : sitthidech@tmnline.com **Website :** <http://www.tmnline.com>

Business : Marine Transportation

Chairman : Admiral Nibhon Chagsudul,RTN

Vice Chairman : Mr.Bhumindr Harinsuit

Managing Director: Mr.Sitthidech Supunyapanich

TRANS OCEAN SUPPLY (1992) CO.,LTD

123/19 Nonsri Rd, Chongnonsri Yannawa Bangkok 10120
123/19 ถนนนนทรี แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-681-2316-9 **FAX :** 02-681-2315

E-Mail : dp@trans1992.co.th

Website : N/A

Business : Oil Transportation by Tanker

Managing Director : Mr. Piyawat Jamgrachang

Deputy Managing Director : Mr. Wacharapol Jamgrachang

General Manager / Operation Manager: Capt. Thinnakorn Somjit

Thai Shipowners' Association

Ordinary Member 2022-2023

TRICONEER ACME CO.,LTD.

71/10 Moo 1 Soi Suksawat 49 Bangchak Prapadang

Samutprakarn 10130

71/10 หมู่ 1 ซอยสุขสวัสดิ์ 49 ตำบลบางจาก อำเภอพระประแดง
จ.สมุทรปราการ 10130

Tel : +66-2-818-7800 FAX : +66-2-818-7877

E-Mail : smmarine2000@gmail.com

Business : Transportationขนส่งสินค้าทางทะเล

Managing Director : Lt.Mathiwut Mungthin,RTN

Asst.Managing Director , Operation Manager :

Mr.Suwiat Moonphant

TRUTH MARITIME COMPANY LIMITED

Head Office: 223/97 Country Complex Building A, 22nd Floor,
Sanphawut Road, Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

223/97 อาคาร ดันท์ริคคอมเพล็กซ์ อาคาร เอ ชั้น 22 ถนนสรรพาวุธ
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-361-7501-4 FAX : 02-361-7498-9

E-Mail : tmoperation@primamarine.co.th

Website : http://www.primamarine.co.th

Business : Maritime Petroleum Transportation

Managing Director: Ms. Suthasinee Muenlamay

Commercial Manager : Mr. Yotsawee Tankimhong

TRUTH MARITIME SERVICES CO.,LTD

223/97 Country Complex Building A, 22nd Floor,

Sanphawut Road, Bangna Tai, Bangna

Bangkok 10260, Thailand

223/97 อาคารดันท์ริคคอมเพล็กซ์ อาคารเอ ชั้น 22 ถนนสรรพาวุธ
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : +66(0) 2361-7501-4

E-Mail : tmscommercial@primamarine.co.th ,

boonrux@primamarine.co.th

Business : Offshore Service Transportation

Managing Director : Mr. Viritphol Churaisin

Managing Director : Miss Suthasinee Muenlamay

Managing Director: Mr. Boonrux Leeprakobboon

UNITHAI SHIPYARD AND ENGINEERING LTD (SHIPYARD)

Laemchabang Port, 48 Moo 3 Tungsookhla,

Sriracha Chonburi 20230

ท่าเรือแหลมฉบัง 48 หมู่ 3 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา

จังหวัดชลบุรี 20230

Tel : 038-407-000 FAX : 038-407-009

Website : http://www.unithai.com

Business : Shiprepair (upto 150,000 dwt),ship conversion

and newbuilding

Managing Director: Attasit Korchaiyapruk, PhD

UNIWISE OFFSHORE LIMITED

25 Alma Link Building, 11th Floor, Soi Chitlom, Phloenchit Road,

Lumphini, Pathumwan, Bangkok 10330 THAILAND

25 อาคารอัลมาลิงค์ ชั้น 11 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Tel : 02-255-7060-2 ext.112 FAX : 02-655-6763

E-Mail : vandee.i@uniwise.co.th

Website : http://www.uniwise.co.th

Business : To Operate Offshore Support Vessels and Chartering

Co-Head of Uniwise : Mr.Wichien Nimmolrat

V.C.C. INTER MARINE SERVICE & TRANSPORT CO.,LTD

19/269 Moo 6 Srinakarin Road, Bangmuangmai, Amphur Muang,

Samutprakarn 10270

19/269 หมู่ 6 ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมืองใหม่ อำเภอเมือง

จ.สมุทรปราการ 10270

Tel : 02-759-8973 FAX : 02-759-9944

E-Mail : vccship2002@loxinfo.co.th

Business : Oil Transportation by Tanker

Managing Director : Mr.Charin Meepetch

General Manager/DP: Capt.Thanakrit Assawapoom

V.L. ENTERPRISE PUBLIC COMPANY LIMITED

41 Asoke-Dindaeng Rd., Makkasan, Ratchathewi,
Bangkok, 10400

41 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400

Tel : 02-254-6604-5

FAX : 02-652-7274-5, 02-254-8749

E-Mail : admin@vltanker.com , dp@vltanker.com

Website : <http://www.vltanker.com>

Business : Ship Management & Oil-Chemical Tanker

President : Admiral Kraisor Chansuvanich (R.T.N.)

CEO : Mrs. Chutipa Klinsuwan

DCEO : Mr.Tawee Panichaporn ,COO : Mr. Jittipong Morasert

Facebook: <https://www.facebook.com/VL-Enterprise-PLC>

VESCON TUGBOAT AND MARINE SERVICE CO.,LTD.

1168/31 Lumpini Tower 15th Floor, Rama 4 Rd.,

Tungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120

1168/31 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 15 ถนนพระราม 4

แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Tel : (662)287-0600 (auto)

FAX : (662)287-5055

E-Mail : vesconth@hotmail.com

Website : <http://www.vescontug-marine.com>

Business : Tugboat Service and Marine Transport.

Managing Director : Mrs.Preeyanun Leungsuwan

TRUTH

MARITIME SERVICES
COMPANY LIMITED

**WE AIM TO ACHIEVE
0% INCIDENT**

*"expertise in passenger transfer service and
target on providing the integrated offshore
support business to meet your solutions"*



INFORMATION MORE

+66(0) 2361-7501-4

TMSCOMMERCIAL@PRIMAMARINE.CO.TH

Thai Shipowners' Association

Associate Member 2022-2023

A & MARINE (THAI) CO.,LTD

Marine Thai Bldg., 555 Moo 3, Taiban Rd., Tambon Taiban, Amphur Muang, Samutprakarn 10280

555 หมู่ 3 อาคารมารีนไทย ถนนท้ายบ้าน ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10280

Tel : 02-703-5544, 02-703-5858 FAX : 02-703-5525, 02-703-3322

E-Mail : info@marinethai.net

Web site : http://www.marinethai.net

Business : Sales & Services for Marine Communication & Navigation Aid, Radar, ECDIS, Sounder, AIS,GPS/DGPS, All radios, Satellite Comm. System, GMDSS, LRIT, SSAS, All range of SOLAS marine safety & lifesaving equipment, VTS/VTMS System, Laser Docking System, Day/Night Optronics System, Inertial Navigation System, Radio survey services IACS class, Port/Offshore/under water survey service and Port Management Services.

General Manager : Miss.Jarupa Watpragairat

AKZO NOBEL PAINTS (THAILAND) LIMITED

Sale & Technical Office : Sales Office Akzo Nobel Paints Ltd : Ample Tower Room 15/5, 15th Floor 999 Bangna - Trad Road, Bangna Bangkok 10240. Thailand

Factory : 700/16 Moo 7, T.Khao Khansong, A.Sriracha Chonburi 20110

700/16 หมู่ 7 ตำบลเขาคันทรง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20110

Tel : +66 27441299 FAX : +66 27441298

E-Mail : kamonwan.thamma@akzonobel.com , thakul.chuaychit@akzonobel.com

Web site : http://www.akzonobel.com ,

https://www.international-marine.com

Business : Decorative Paints and Performance Coating

Sales Manager Marine Coating : Mr.Thakul Chuaychit

Sales Support Specialist M&PC Thailand :

Ms.Kamonwan Thamma

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

127/33 Panjathani Tower, 28th Floor,

Nonsee (Ratchadapisek) Road, Chongnonsee,

Yannawa, Bangkok 10120

127/33 อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ ชั้น 28 ถนนรัชดาภิเษก

เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-681-1334-7 FAX : 02-681-1338

E-Mail : absbangkok@eagle.org

Web site : http://www.eagle.org

Business : Classification Society

Country Manager : Mr.Chatree Choeysaard

ANALYTICAL AND CONTROL TECHNOLOGY 2000 CO.,LTD.

46/87 Soi Nuanchan 31, Kwaeng Nuanchan, Khet Bungkoom, Bangkok 10230

46/87 ซอยนวนฉันทร์ 31 แขวงนวนฉันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

Tel : 02-944-4748 (Auto 10 Lines) FAX : 02-944-5853-4

E-Mail : actc@ksc.th.com

Web site : http://www.actcom2000.com

Business : supplier of analytical Equipment &

Maintenance Service

Managing Director : Mr.Bundit Pitakteerabundit

APT TECHNOLOGY AND CONSULTANT CO.,LTD.

140/29 Soi Kingkaew 9/1, Moo 12, Kingkaew Road,

Tambon Rachathewa, Amphur Bangplee, Samutprakarn 10540

140/29 ซอยกิ่งแก้ว 9/1 หมู่ 12 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ

อำเภอบางพลี จ.สมุทรปราการ 10540

Tel : 02-312-4447 FAX : 02-312-4474

E-Mail : info@apt.in.th

Web site : http://www.apt.in.th

Business : SALES & SERVICES OF MARINE SAFETY &

SURVIVAL EQUIPMENT

Managing Director : Mr.Apirat Petchoo

ASIAN MARITIME TECHNOLOGICAL COLLEGE

79/4 Moo 4 Bung, Sriracha, Chonburi 20230, Thailand
เลขที่ 79/4 หมู่ 4 ต.บึง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 20230

Tel : 038-042-011 FAX : 038-042-049

E-Mail : chalermvut@bimsmaritime.com,

kotchaphan.t@amcol.ac.th, thanaphat.c@amcol.ac.th

Web site : <http://www.amcol.ac.th>

Business : Educational Institution

Chief Executive Officer (CEO): Capt.Chalermvut Thansuvan

BOONMA CARGO CO.,LTD

106 Ramkhamhaeng Road., Hua-Mak, Bangkapi, Bangkok 10240
106 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

Tel : 02-314-5021-2 , 02-314-2980-1

FAX : 02-318-2447 , 02-318-5235

E-Mail : chaivudhi@boonma.com , weena@boonma.com

Web site : <http://www.boonma.com>

Business : Warehouse Leasing, Forwarding & Transportation

Managing Director : Mr.Chaivudhi Pungthong

Executive Director : Mr.Tiddy S.Teerawit

BP-CASTROL (THAILAND) LIMITED

3 Rajanakarn Building,23rd Floor South Sathon Road, Yannawa,
Sathon, Bangkok 10120

เลขที่ 3 อาคารรัชนีการ ชั้น 23 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-684-3555 FAX : 02-684-3648

E-Mail : smawat.thongsima@se1.bp.com

Business : Lub Oil Company

Marine Manager : Mr.Smawat Thongsima

BSC MANAGEMENT SEAFARER RECRUITMENT CO.,LTD.

Head Office 80 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Rd,
Bangna Tai, Bangna Bangkok 10260

สำนักงานใหญ่ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน

แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-746-9981-2 FAX : 02-746-9983

E-Mail : ruengrat@bangkokshipcrews.com

Web site : <http://www.bangkokshipcrews.com>

Business : Manning Agency

Crewing and Operation Manager : Miss Ruengrat Thongdeenok

BUREAU VERITAS (THAILAND) LTD.

2170 Bangkok Tower, 16th Floor, New Petchburi Road,
Bangkapi, Huaykwang Bangkok 10310

2170 ชั้น 16 อาคารกรุงเทพ ทาวเวอร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่

แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

Tel : 02-670-4821-822 FAX : 02-718-1943

E-Mail : MARINE_THA@bureauveritas.com

Web site : <http://www.veristar.com>

Business : Classification Society

Marine Country Manager : Mr.Tanyasiri Thongtheppairoj

CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

Address: Head Office No. 89 AIA Capital Building,

20th Floor Unit 2003 Ratchadaphisek Road, Dindeang Sub-district,

Dindeang District, Bangkok 10400

สำนักงานใหญ่ อาคาร เอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์ ห้องเลขที่ 2003

ชั้น 20 เลขที่ 89 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400

Tel : 02-248-5536 E-Mail : ccscbk@ccs.org.cn

Web site : <http://www.ccs.org.cn/ccswzen/>

Business : Service provision on the survey of sea-going ships,

offshore buildings/units including engines, tools, materials and

equipment thereof for classification and issuance of survey

certificate as well as provision of consultancy and advice

in administration and management of the sea-going ships,

off-shore buildings/units including engines, tools, materials and

equipment thereof.

Manager of CCS Bangkok Office : Mr. Zhang Liwen

CLEARVAC ENGINEERING ASIA CO.,LTD.

20/78 Moo 2 Tambon Koh Kaew A.Muang Phuket 83000

(Phuket Boat Lagoon)

20/78 หมู่ 2 ตำบลเกาะแก้ว อําเภอเมือง จ.ภูเก็ต 83000

(ภูเก็ตโบ๊ทลากูน)

Tel : 093-5802588 FAX : -

E-Mail : ing@clearvacengineeringasia.com

Web site : <http://www.clearvacengineeringasia.com>

Business : Air Hygiene and Waste Water Management Specialists

Managing Director : Mr.Robert Taylor

Finance and Administration Manager : Miss.Jatupit Vimolkul

Thai Shipowners' Association

Associate Member 2022-2023

CROSSROADS SOLUTION LIMITED

1055/694 State Tower Bangkok Bld. 32nd Floor, Silom Road, Silom, Bangrak, Bangkok 10500

เลขที่ 1055/694 อาคารสเตททาวเวอร์กรุงเทพ ชั้น 32 ถนนสีลม

แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

Tel : 02-233-6019 FAX : 02-233-6017

E-Mail : ora@crossroads-solution.com

Web site : <http://www.crossroads-solution.com>

Business : Legal Consultants in Maritime contracts, claims and disputes, handling P&I and H&M claims.

Managing Director : Ms.Orawan McCall

DEEP SEA NAVIGATION CO.,LTD

76/68 Ratchadaphisek Rd., Watthapra, Bangkok-Yai, Bangkok 10600

76/68 ถนนรัชดาภิเษก แขวงวัดท่าพระ เขตบางกอกใหญ่

กรุงเทพฯ 10600

Tel : 02-467-5089-90 FAX : 02-467-5091

E-Mail : dsc@csm.co.th

Business : Sales & Service. FURUNO Marine Equipment, Navigation Equipment, Communication Equipment, Safety Equipment, FURUNO World Wide Service Station in Thailand

Managing Director : Mr.Chaikit Thanasuwanot

DHIPAYA INSURANCE PUBLIC COMPANY LIMITED

1115 Rama Road, Chong Nonsi, Yannawa, Bangkok 10120

1115 ถนนพระราม 3 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-239-2200 FAX : 02-239-2049

E-Mail : saravuty@dhipayaya.co.th

Web site : <http://www.dhipayaya.co.th>

Business : Non-Life Insurance

Managing Director : Mr.Somporn Suebthawilkul

Director : Mrs.Pankanitta Boonkrong

Senior Manager Property and Casualty Insurance :

Mr.Saravut Yutthanondh

DNV GL (THAILAND) CO.,LTD

349 SJ Infinite I Business Complex 15th Floor, Room no.1501

Vibhawadee Rangsit Road , Chompon, Chatuchak,

Bangkok 10900

349 อาคาร เอสเจ อินฟินิตี้ วัน บิสซิเนส คอมเพล็กซ์ ชั้น 15

ห้องเลขที่ 1501 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร

กรุงเทพมหานคร 10900

Tel : 02-115-9868 FAX : 02-115-9867

E-Mail : bangkok.maritime@dnv.com

Web site : <http://www.dnv.com>

Business : Ship Classification Society

Director/Station Manager : Mr. Nutsichol Sukganpean

ECOTECH MARINE SERVICE CO.,LTD.

88/84 Moo 1, T.Rachathewa, A.Bangplee, P.Samutprakan 10540

88/84 หมู่ 1 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จ.สมุทรปราการ 10540

Tel : 081-3948989 , 061-9068888

E-Mail : info@ecotechmarine.co.th

Web site : <http://www.ecotechmarine.co.th>

Business : Gas Detector, Level Gauge, Floating Gauge,

Sounding Tape, Thermometer

Managing Director : Miss Napada Khemcharoon

ELITE MARITIME CO.,LTD.

8/15 Soi Prachauthit 75 Intersection 12 Thungkhru

Bangkok 10140

8/15 ซอยประชาอุทิศ 75 แยก 12 แขวงทุ่งครุ เขตทุ่งครุ

กรุงเทพมหานคร 10140

Tel : 081-4529086 FAX : 02-4083549

E-Mail : elitemaritime@yahoo.com

Business : Firm engaged in thickness measurements on ships

approved by ABS,BV,DNV-GL,IR,KR,LR,NK and Enhanced

Survey Programme is granted acceptance by Marine Department.

Managing Director : Mr.Thasana Lormarlah

บริษัท เอฟเอฟเอ็ม จำกัด

FFM CO., LTD.

FFM CO.,LTD.

175-177 Bangkok Union Insurance Building, 4th Floor, Unit 4/2,
Surawongse Road, Suriyawongse, Bangrak, Bangkok 10500
175-177 อาคารบางกอกสหประกันภัย ชั้น 4 ห้องเลขที่ 4/2
ถนนสุรวงศ์ แขวงสุริยวงศ์ เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

Tel : 02-634-8806-9 **FAX :** 02-634-8805

E-Mail : Admin@tccwk.com

Business : P&I Broker and Consultant

Managing Director : Mr.Wichien Kunaratana-angkul

Manager : Mr.Maiyasit Limchalearnkij

FIREWORKS MEDIA (THAILAND) CO.,LTD.

1 Promphan 2 Office & Residence, 8th Floor (Office Zone,
Room 807) Soi Lat Phrao 3, Lat Phrao Road, Jompol, Chatuchak,
Bangkok 10900

เลขที่ 1 อาคารพร้อมพันธุ์ 2 ห้อง 807 (โซนออฟฟิศ)

ซอยลาดพร้าว 3 แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

Tel : 02 5131418 **FAX :** 02-513 1419

E-Mail : thai@asiafireworks.com

Web site : http://www.asiafireworks.com

Business : Trade Exhibition and Conference in maritime,
shipbuilding and offshore industry

Managing Director : Mr.Kenny Yong

- GALILEO MARITIME CO.,LTD.
- Phuket Yacht Haven Marina 141/2 Moo.2 T.Maikhao ,
- A.Thalang, Phuket 83110
- ภูเก็ต ยอร์ช เฮเวน มารีน่า 141/2 หมู่ที่ 2 ต.ไม้ขาว อ.ถลาง จ.ภูเก็ต 83110
- **Tel :** 090-4907443, 076-397913
- **E-Mail :** Info@galileomaritimeacademy.com
- **Web site :** https://www.galileomaritimeacademy.com/
- **Business :** Galileo Maritime Academy provides training and certification for professional seafarers from more than 30 countries engaged in the superyacht, cruise line, merchant shipping and offshore oil and gas industries. Galileo is directly accredited by the UK government Maritime and Coastguard Agency (MCA) and is approved to issue MCA Certificates of Proficiency for 20 STCW courses of both basic and advanced levels. The company is certified under ISO 9001, registered as an International Maritime School with The Thai Ministry of Education and a member of The Thai Yachting Business Association (TYBA).
- **Chief Executive Officer (CEO) :** Mr. Anthony Howard Gould
- **Finance and Administration Manager :** Miss Napakkamon Techat
- **Chief Instructor, Operation Manager :** Mrs. Shemaine Sebastian
- HIGHLAND MARITIME CO.,LTD.
- 36th Floor, CRC Tower, All Seasons Place, 87/2 Wireless Road, Lumpini, Phatumwan, Bangkok, 10330,Thailand
- 87/2 ชั้น 36 ซีอาร์ซี ทาวเวอร์ ออลซีซั่นเพลส ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
- **Tel :** 02-625-3026 **FAX :** 02-625-3163
- **E-Mail :** andrew@highland-maritime.com
- **Web site :** http://www.highland-maritime.com
- **Business :** The International Thai Ship Management Service for Ship Owners and Investors
- **Managing Director :** Mr.Andrew J. Airey
- **Marine & SHEQ Manager :** Capt. Weerawach Phiphitpuwaphong

Thai Shipowners' Association

Associate Member 2022-2023

INDIAN REGISTER OF SHIPPING

92/52 , 18th Floor , Sathornthani Bldg.II Room no.1802 ,
North Sathorn Rd., Silom , Bangrak , Bangkok 10500
92/52 ชั้น 18 อาคารสหธานี 2 ห้อง 1802 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

Tel : 02-233-3698 , 089-5373448 **FAX :** 02-233-3593

E-Mail : Bangkok@irclass.org

Web site : http://www.irclass.org

Business : Ship Classification

Country Manager : Mr. Ashish Panwar

INTER MARINE LUBE CO.,LTD

Premier Place Srinakarin,
Room no. K18 618 Moo 5, Srinakarin Road,
Samrong-Nue, Muang Samutprakarn 10270
อาคารพรีเมียร์เพลส ศรีนครินทร์
ห้องเลขที่ K18 เลขที่ 618 หมู่ที่ 5 ถนนศรีนครินทร์
ตำบลสำโรงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270

Tel : 02-710-5040 **FAX :** 02-710-5642

E-Mail : chai@intermarinelube.com

Business : Marine Lubricants Distributor

Executive Director : Mr. George Tseng

Sales Director : Mr.Chai Kittiworolan

INTERNATIONAL MARITIME COLLEGE

KASETSART UNIVERSITY , SI RACHA CAMPUS

199 Moo 6 Sukhumvit Road, Tungasukla, Si Racha,
Chonburi 20230 , Thailand
199 หมู่ 6 ถนนสุขุมวิท ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 20230

Tel : 038-352-606 , 038-352-609 **FAX :** 038-352-607

E-Mail : nirut.h@ku.th, nirut1168@hotmail.com

Web site : http://www.imc.src.ku.ac.th

Business : Educational Institution producing an international
maritime staff.

Dean: Vice Admiral Professor emeritus Nirut Hongprasith

JOTUN THAILAND LIMITED

Head Office : Amata Nakorn Industrial Estate,700/353 Moo 6,
Donhualor, Muang, Chonburi 20000

Sales & Distribution Center : 49/26 Moo 12, Kingkaew Rd.,
Tumbol Rajataewa, Amphur Bangplee, Samutprakarn 10540

สำนักงานใหญ่ : นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร (บางปะกง 2) 700/353
หมู่ 6 ตำบลดอนหัวฬ่อ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี 20000

ศูนย์บริการฝ่ายขายและฝ่ายจัดส่ง : 49/26 หมู่ 12 ถนนกิ่งแก้ว
ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540

Tel : 02-022-9888 **FAX :** 02-750-2930

E-Mail : Nittaya.sae-liew@jotun.com , Casey.Lam@jotun.com

Web site : http://www.jotun.co.th

Business : Product & Supplier of Paints & Coatings

Managing Director : Mr.Shygil Moideen

Sales Manager Marine : Mr.Casey Lam

JS MARITIME CO.,LTD.

335/3 The Four Wings Residence Building, 1St Fl.,
Srinakarin Rd., Hua Mark Sub-District, Bangkok District,
Bangkok 10240 Thailand

335/3 อาคารเดอะโฟร์วิงส์ เรสซิเดนซ์ ชั้น 1 ถนนศรีนครินทร์
แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

Tel : 02-320-7702-4 **FAX :** 02-320-7705

E-Mail : mail@jsmaritime.com, colin28.seo@gmail.com

Business : Ship owner & Management , Shipping Total Agent

President : Mr.Lee Jun Chai

Superintendent : Colin (Seung Won) Seo

JTJB INTERNATIONAL LAWYERS CO.,LTD.

1788 Singha Complex Building, Unit no 1905, 19th Floor,
New Phetchaburi Rd., Bang Kapi, Huai Khwang, Bangkok 10310
เลขที่ 1788 อาคารสิงห์ คอมเพล็กซ์ ชั้นที่ 19 ห้องเลขที่ 1905

ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

Tel : 0-21068315 **E-Mail :** naiyachon@jtjb.com

Web site : http://www.jtjb.co.th

Business : Legal Consultant

Managing Director : Mr. Naiyachon Tathong

Partner : Mr. Bunnasomboon Chaiparinya

Partner : Mr. Kosol Suriyaporn



KOREAN REGISTER OF SHIPPING

127/16 Panjathani Tower, 13th Floor, Nonsee Road,
Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120
127/16 อาคารปัญญาธานี ทาวเวอร์ ชั้น 13 ถนนนนทบุรี แขวงช่องนนทรี
เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120
Tel : 02-681-1378 **FAX :** 02-681-1379
E-Mail : bangkok@krs.co.kr
Web site : http://www.krs.co.kr
Business : The Ship Classification Society
General Manager : Mr. Yang Junehee

KWI INSURANCE PUBLIC COMPANY LIMITED

No. 43 Thai CC Tower, 33rd Floor, South Sathorn Road,
Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120
เลขที่ 43 อาคารไทยซีซี ทาวเวอร์ ชั้น 33 ถนนสาทรใต้
ยานนาวา สาทร กรุงเทพฯ 10120
Tel : +66(0) 2624 1009 **FAX :** +66(0) 2238 0836
Web site : http://www.kwii.com
Business : General Insurance
General Manager : Mr. Hemmaras Jarulnamsiri
Head of Marine : Mr. Krisanol Thongyoo

LIGHTHOUSE NAVIGATION CO.,LTD.

87/2 All Season Place Room 4403 CRC Tower 44/F
Wireless Road Lumpinee Pathumwan Bangkok 10330
87/2 อาคารออสซีชั่นส์เพลส ห้อง 4403 ซีอาร์ซี ทาวเวอร์ ชั้น 44
ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
Tel : 02-654-3100 **FAX :** 02-654-3101
E-Mail : operations@lighthousenavigation.com
Web site : http://www.lighthousenavigation.com
Business : Providing ship Management Consulting services
Senior Operations Manager : Capt. Nathpont Boonrith

- **LLOYD'S REGISTER ASIA**
- 07-128, 88 The Parq Building, 7th Floor, Ratchadaphisek Road,
Klongtoey Sub-district, Klongtoey District, Bangkok 10110
- อาคารเดอะพาร์คว์ ห้องเลขที่ 07-128 ชั้น 7 เลขที่ 88 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
- **Tel :** +66 028216882 **E-Mail :** bangkok@lr.org
- **Web site :** http://www.lr.org
- **Business :** Classification Society
- **Operation Manager :** Mr. Sanjiv Kumar
- **Senior Surveyor :** Mr. Jongrak Saisiri (Mob +66 89 944 6196)

LOC LAEMCHABANG CO.,LTD.

- Laemchabang Tower 3rd Floor 283/29-30 Moo 8 Tungsookla
Sriracha Chonburi 20230 Thailand
- อาคารแหลมฉบัง ทาวเวอร์ ชั้น 3 เลขที่ 283/29-30 หมู่ที่ 8
ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230
- **Tel :** 038-493-334 **FAX :** 038-400-044
- **E-Mail :** migrated_thailand@abl-group.com
- **Web site :** http://www.abl-group.com
- **Business :** Marine & Engineering Consultants
- **Thailand Office Manager :** Mr. Chatchai Arunrat



MARINE SERVITEC CO.,LTD.

- 1111 Mu 6 Soi Thadsaban Bangpoo 10, Taiban Road, T. Taiban,
Amphur Muang, Samutprakarn 10280
- 1111 หมู่ 6 ซอยเทศบาลบางปู 10 ถนนท้ายบ้าน ตำบลท้ายบ้าน
อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10280
- **Tel :** 02-7033477-8 **FAX :** 02-7034572
- **E-Mail :** info@msc.co.th
- **Business :** "Liferaft/Fire-Fighting Service Station, Lifeboat and
Launching Appliances Servicing, Oil Spill & Recovery Equipment
Supply, SOLAS / Offshore / Marine-typed Life-saving appliances
Distributors and Manufacturer of Marine Safety Equipments."
- **Managing Director :** Mr. Chaiyakorn Watpragairat
- **General Manager :** Mr. Supat Pu-oi
- **Facebook :** https://www.facebook.com/marineservitec
- **Line :** @marineservitec

Thai Shipowners' Association

Associate Member 2022-2023

NATHALIN MANAGEMENT CO.,LTD.

Head Office 80 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Rd,
Bangna Tai, Bangna Bangkok 10260

สำนักงานใหญ่ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : +662 016 0190 FAX : +662 016 6590

E-Mail : santi@nathalin.com, chittawan@nathalin.com

Web site : <http://www.nathalin.com>, <https://www.primamarine.co.th>

Business : Ship Management

Managing Director : Mr. Santi Tokhem

Technical Manager : Mr. Witit Boonsong

Marine Manager : Mr. Phuriwat Therawutthikul

NIPPON KAIJI KYOKAI

127/24 Panjathani Tower, 19th Floor, Nonsee Road,
Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120, Thailand.

127/24 อาคารปัญญาธานี ทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนนนทบุรี
แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

Tel : +66-2-681-0153-55, +66-2-681-0286-87

FAX : +66-2-681-0156

E-Mail : tb@classnk.or.jp

Web site : <http://www.classnk.or.jp>

Business : The Ship Classification Society

General Manager : Mr.Taro Okamoto

PIM TECHNOLOGIES LIMITED

401 Soi Ladprao 47 (Bridge 2) Ladprao Road,
Saphansong, Wangthonglang, Bangkok 10310
3 rd Floor, 555 Building, Vibhavadi Rangsit Road,
Thungsoyong District, Laksi District, Bangkok 10210

401 ซอยลาดพร้าว 47 (สะพาน 2) ถนนลาดพร้าว
แขวงสะพานสอง เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ 10310
ชั้น 3 อาคารพอ 555 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสองห้อง
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

Tel : 02-9846111 ต่อ 3326 FAX : 02-9846123

E-Mail : phangan@pims.co.th

Web site : <http://www.pims.co.th>

Business : Marine Vessel Navigation and Tracking System,
Ship Management System, Marine Next Generation Data/Voice
Communication, Pipeline Offshore Inspection and Survey.

President : Mr.Sombat Saengchati

Managing Director : Mr.Phangan Chaowanakarnkij

PTT OIL AND RETAIL BUSINESS COMPANY LIMITED

555/2 Energy Complex Building B, 12th Floor,
Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Bangkok 10900
555/2 ศูนย์เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ อาคาร B ชั้น 12 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

Tel : 02-196-5523 FAX : 02-537-3675

E-Mail : marine@pttor.com

Web site : <http://www.pttor.com>

Business : Oil Business

Vice President, Aviation and Marine Marketing :

Mr. Nopporn Pornvanitcharoen

Marine Sales Division Manager : Miss. Ruengrawee Rawirath

R&T ASIA (THAILAND) LIMITED

973 President Tower, 12th Floor, Units 12A-12F, Ploenchit Road,
Lumpini, Pathumwan, Bangkok 10330, Thailand

973 อาคารเพรสซิเด็นท์ ทาวเวอร์ ชั้น 12 ห้องเลขที่ 12เอ-12เอฟ
ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

Tel : 02-656-1991 FAX : 02-656-0833

E-Mail : krida.phoonwathu@rajahtann.com

Business : Law Office

Managing Director (Thailand) : Ms.Sui Lin Teoh

Director : Mr.Krida Phoonwathu

Director : Mr.Nattarat Boonyatap

RINA HONG KONG LIMITED (Thailand Branch)

Green Tower , 16th Floor ,No. 3656/50 ,Rama 4 Road,
Klongton, Klongtoei, Bangkok 10110

3656/50 อาคารกรีนทาวเวอร์ ชั้น16 ถนนพระราม 4
แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

Tel : +66 2 168 4910 , HP : +66 86 060 1919

FAX : +66 2 168 4999

E-Mail : thailand.marine@rina.org ,

dusadee.chantaramongkol@rina.org ,

chetraphi.banthad@rina.org

Web site : <http://www.rina.org>

Business : Ship Classification Society

Station Manager : Mr. Dusadee Chantaramongkol

Marine Surveyor : Mr. Chetraphi Banthad



***NIPPON PAINT
MARINE***

Thai Shipowners' Association

Associate Member 2022-2023

SEA OIL PUBLIC COMPANY LIMITED

88 Soi Bangna-Trad 30, Debaratna Road, Bangna,

Bangna Bangkok 10260

เลขที่ 88 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนา

เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-398-9850-1 FAX : 02-398-9852

Web site : <http://www.seaoilthailand.com>

Business : Sales/Distributor Fuels and Lubricant products.

Chief Executive Officer : Ms.Neeracha Panboonhom

Assistant Vice President : Mrs. Suthida Karuedetkosol

Sales Manager : Mr.Chayawat Teekamitree

SEAWAY EXPRESS CO.,LTD

718/6 Soi Suanplu, South Sathorn Rd., Tungmahamek,

Sathorn Bangkok 10120

718/6 ซอยสวนพลู ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ

เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Tel : 02-679-4797-9, 02-679-3345-6

FAX : 02-679-4018, 02-213-1125

E-Mail : seawayex@ksc.th.com

Business : Ship Agents, Ship & Cargo Brokers,

Charter & Barge Contractors

Managing Director : Mrs.Phornthip Triratphadungporn

SHIP EXPERT TECHNOLOGY CO.,LTD.

223/61 (Room 65) Country Complex Tower A,14th Floor,

Sanpawut Road, Bangna, Bangkok 10260 Thailand

223/61 (ห้อง 65) อาคารคันทรี ทาวเวอร์ (เอ) ชั้น 14 ถนนสรรพาวุธ

แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-1054646

E-Mail : support@shipexpert.net

Web site : <https://shipexpert.net>

Business : Maritime Innovation Technology

Managing Director : Miss Suttathip Hemthanon

Chief Executive Officer : Mr. Kirk Vilaimal

SIAM GLOBAL MARINE SAFETY CO.,LTD.

5 Soi Premier 1 Yak 4, Nongbon, Pravet, Bangkok 10250 Thailand.

5 ซอยพรีเมียร์ 1 แยก 4, แขวงหนองบอน เขตประเวศ กรุงเทพฯ

10250 ประเทศไทย

Tel : 081-8040686 FAX : -

E-Mail : jintana@siamgms.com

Web site : <http://www.siamgms.com>

Business : Global Solution for total Fire and Life safety Services

(Life raft/Life boat Fire Rescue).

Manager : Miss Jintana Boonhiang

SPICA SERVICES (THAILAND) LTD

14th Floor, Sethiwan Tower, 139 Pan Road, Silom, Bangrak,

Bangkok 10500, Thailand.

139 อาคารเศรษฐีวรรณ ชั้น 14 ถนนปั้น แขวงสีลม เขตบางรัก

กรุงเทพมหานคร 10500

Tel : (662) 2666049, 2666167-8 FAX : (662) 2666048

E-Mail : claims@spica-thailand.com

Business : ให้บริการในการเป็นผู้ประสานงาน (Correspondent)

ให้กับ P&I Clubs และให้บริการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับความเสียหาย

และสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

Managing Director : Ms. Nopparat Chakawantum

As Manager : Capt. Saroch Sansook

SSOT GROUP COMPANY LIMITED

819/67-68 Muban Royal City-Bang Bon, Ekkachai Road,

Khlong Bang Bon Sub-district, Bang Bon District, Bangkok 10150

819/67-68 หมู่บ้าน รอยัลซิตี-บางบอน ถนนเอกชัย

แขวงคลองบางบอน เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร 10150

Tel : 02-4275905

E-Mail : Eddie@ssotbroker.com

Web site : <http://www.ssotbroker.com>

Business : Ship Broker

Director : Mr. Eddie Moe

Director : Miss. Nongrak Phialadlai

T.I.M. SHIP MANAGEMENT CO.,LTD.

223/18-20, Country Complex Building A, 8th Floor,
Sanphawut Rd., BangnaTai, Bangna, Bangkok 10260
223/18-20 อาคารคันทรี คอมเพล็กซ์ อาคารเอ ชั้น 8 ถนนสรรพาวุธ
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

Tel : 02-745-7711-2 FAX : 02-745-7713

E-Mail : bowonsak@timshipmanagement.com

Web site : <http://www.timshipmanagement.com>

Business : Ship Management

Managing Director : Mr.Bowonsak Somchitskul

THAI MARINE SCHOOL

29/5-8 Suwintavong Rd., Lampagchee, Nongchok,
Bangkok 10530

29/5-8 ถนนสุวินทวงศ์ แขวงลำผักชี เขตหนองจอก กรุงเทพฯ 10530

Tel : 02-988-1949 , 084-422-3626 FAX : 02-988-1115

E-Mail : admin@thaimarineschool.ac.th

Business : Maritime School

Managing Director : Mr.Chalit Unapumnak

TOA - CHUGOKU PAINTS CO.,LTD

19th Fl., Sermmmit Tower, 159 Soi Sukhumvit 21, Sukhumvit Rd.,
Klongtoey Nua, Wattana, Bangkok 10110

159 อาคารเสริมมิตรทาวเวอร์ ชั้น 19 ซอยสุขุมวิท 21 ถนนสุขุมวิท
แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

Tel : 02-260-2701-8 FAX : 02-260-2700

E-Mail : general@toa-chugoku.com

Business : Manufacturer & Distributor of Heavy Duty Coating,
Marine Paint, Wood Coatings, Container Paint and Floor Coatings

Managing Director : Mr.Pisit Boonchanya

General Manager : Mr.Krisada Jongchutimanurak

Senior Sales Manager : Mr.Atthasit Sansernaryu



TRANSPORT AND CLAIM CONSULTANTS CO.,LTD

175-177 Bangkok Union Insurance Building, 4th Floor,
Unit 2, Surawong Road, Suriyawongse, Bangrak, Bangkok 10500
175-177 อาคารบางกอกสหประกันภัย ชั้น 4 ห้อง 2 ถนนสุรวงศ์
แขวงสุริยวงค์ เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

Tel : 02-634-8806-9

FAX : 02-634-8805

E-Mail : Admin@tccwk.com

Business : P&I Insurance Correspondents

Managing Director : Mr.Wichien Kunaratana-angkul

TSTC THAI SEAFARER RECRUITMENT CO.,LTD

324/35 Room 207, 2nd Floor Bangna Residence Tower,
Sanphawut Rd., Bangna, Bangkok 10260, Thailand.
324/35 ชั้นที่ 2 ห้อง 207 อาคารบางนาเรสซิเดนซ์ ถนนสรรพาวุธ
แขวงบางนาเหนือ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260

Tel : +662-052 2453 , 089-676-4993, 096-990-9008

FAX : +662-052 2453

E-Mail : info@tstc.link

Web site : <http://www.tstc.link>

Business : Recruitment

Director : Mrs.Widsawanee Chaiwattanasakul

AMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED

33/4 The 9 Towers, Room #TNA02, 33rd Floor Tower A Rama 9 Rd., Huaykwang Bangkok 10310, THAILAND

Tel : 02-001-2801-2 FAX : 02-001-2800

E-Mail : pisan@amamarine.co.th, sakchai@amamarine.co.th Web site : http://www.amamarine.co.th

Business : Oil and Chemical Transportation by Tanker

Managing Director : Mr.Pisan Ratchakitprakarn

Chatering Managing : Mr.Sakchai Ratchakitprakarn

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T. ANIKA (อัมณีนิกา)	2008	13,250.40	4,055.00	8,506.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
M.T.ALINYA (อลิลินญา)	2009	12,999.00	3,992.00	7,745.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
M.T.ALISHA (เอลิษา)	2008	13,220.70	4,055.00	8,550.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
M.T.AMA (อาม่า)	1994	3,110.31	792.00	1,887.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
M.T.BERGPRAI (เบ็กไพร)	1993	3,165.00	812.00	1,961.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
M.T.MESON (เมซอนร์)	2003	4,823.00	1,527.00	3,408.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
M.T.SALINA (สลินา)	2008	13,001.00	4,112.00	7,321.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
MEYA (เมญ่า)	2007	9,942.00	3,220.00	6,522.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
ULAYA (อุลญา)	2009	13,019.80	4,117.00	8,539.00	Oil Tanker and Chemical Tanker IMO II / III
Total		86,531.21	26,682.00	54,439.00	

ASIAN MARINE SERVICES PUBLIC COMPANY LIMITED (SHIPYARD)

128 Moo 3 Suksawad Rd., Prasamutjedee., Samutprakarn 10290

Tel : 02-815-2060 FAX : 02-453-7213-14

E-Mail : mkd@asimar.com Web site : http://www.asimar.com

Business : Ship Repairs , New Construction & Conversion , Offshore & Steel Structure Engineering

Chief Executive Officer : Mr.Suradej Tanpaibul

Chief Operating Officer : Mr.Niti Prathumtin

Chief Financial Officer : Ms.Rapeepan Piboonsilp

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

B.P.P. SUPPLY CO.,LTD

938 Rama III Rd., Bangpongpan, Yannawa, Bangkok 10120

Tel : 02-295-5021-22 Fax : 02-295-5023

E-Mail : weerachon.t@bppsupsupply.com

Business : Oil Transportation by Tankers

Chairman : Mr. Chaiya Phaisuwat

Managing Director : Mr. Wirat Jamkrajang

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T.B.P.P.4 (บี.พี.พี.4)	1983	519.40	265.56	390.53	Clean Tanker,Barge
M.T.B.P.P 27 (บี.พี.พี.27)	1993	2,523.81	772.00	1,408.00	Clean Tanker
M.T.B.P.P 28 (บี.พี.พี.28)	2006	2,657.70	700.00	1,599.00	Oil Tanker
M.T.B.P.P 29 (บี.พี.พี.29)	2002	1,952.40	708.00	1,290.00	Oil Tanker
M.T. CHALAKARN (ชลาการ)	1998	6,523.00	2,075.00	3,993.00	Clean Tanker
M.T.B.P.P.202 (บี.พี.พี.202)	2006	2,471.35	667.00	1,425.00	Oil Tanker
Total		16,647.66	5,187.56	10,105.53	

BHUREEMAS NAVEE CO.,LTD

88 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Road, Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-398-7885-6 FAX : 02-398-5890

E-Mail : bhumindr@haringroup.com

Business : Marine Transport

Managing Director : Mr.Bhumindr Harinsuit

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

BIG SEA CO.,LTD

Head Office: 454 Rama III Road., Bangkhlo, Bangkoleam, Bangkok 10120

Tel : 02-292-2761 FAX : 02-292-0365

E-Mail : thanawat@bigsea.co.th Web site : http://www.bigsea.co.th

Business : Marine Petroleum Transportation

Managing Director : Ms. Nipat Eamsirawat

Assistant Managing Director : Mr. Thanawat Therdwikrant

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T.BIG SEA 9 (บีกซี 9)	1988	1,929.06	595.00	978.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 10 (บีกซี 10)	1988	1,830.37	624.00	1,014.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 14 (บีกซี 14)	1991	2,375.98	638.00	1,455.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 17 (บีกซี 17)	1994	2,308.00	620.00	1,451.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 20 (บีกซี 20)	1994	1,907.78	487.00	1,148.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 21 (บีกซี 21)	1995	1,940.78	587.00	1,072.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 101 (บีกซี 101)	2016	3,200.00	855.00	2,014.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 102 (บีกซี 102)	2014	2,384.00	678.00	1,467.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 103 (บีกซี 103)	2014	2,384.00	678.00	1,467.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 104 (บีกซี 104)	2012	6,424.10	1,905.00	4,347.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 105 (บีกซี 105)	2016	3,187.00	979.00	2391.00	Oil Tanker
M.T.BIG SEA 106 (บีกซี 106)	2019	4,999.00	649.00	3,616.00	Oil Tanker
M.T. BS THEPHA (บีเอส เทฟา)	2002	4,999.00	1,770.00	3,775.00	Oil Tanker
Total		39,869.07	11,065.00	26,195.00	

C.&P. CO., LTD.

Mano Tower, 153 Soi 39, Sukhumvit Rd., Klongton nua, Vadhana, Bangkok 10110

Tel : 02-260-0050 FAX : 02-259-9828

E-Mail : phillip@cptanker.com

Business : Maritime Transport (Petroleum)

Chairman : Rear Admiral Chano Phenjati

Managing Director : Mr. Phillip Phenjati

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
PHILIPPA (ฟิลิปปา)	2000	8,319.00	2,435.00	4,854.00	Oil Tanker/Chemical Tanker
PHILIPPA MALEE (ฟิลิปปา มาลี)	2008	10,945.00	3,421.00	7,030.00	Oil Tanker/Chemical Tanker
PHILIPPA GLADYS (ฟิลิปปา กลาดีส)	2009	12,729.00	4,044.00	8,513.00	Oil Tanker/Chemical Tanker
Total		31,993.00	9,900.00	20,397.00	



RR
RUNTONG



RMS
GROUP

EASTERN SHIPPING AGENCIES COMPANY LIMITED (SHIP AGENT)

589/38 9th floor, Central City Tower 1, Unit 3, Debaratna Road, Bangnanua, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-399-5733 FAX : 02-399-5732

E-Mail : easaco@ksc.th.com

Business : SHIP AGENT

Managing Director : Mr.Kiat Chansawangpuvana

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

HARIN PANICH CO.,LTD. (SHIPYARD)

38, 38/7-8 Mahaisawan Road (Right Side), Bangkoklaem, Bangkok 10120

Tel : 02-689-0667-9, 02-291-1841 FAX : 02-291-1310

E-Mail : hp@haringroup.com

Web site : http://www.haringroup.com

Business : Ship Repair. Liferaft and Lifeboat Service Station.Fire Fighting Apparatus Inspection and Service Station.Agent and Distributor of Pyrotechnics,rations and Liferaft accessories.

Managing Director : Mrs.Chantaporn Gomutputra

Liferaft Service Station Manager : Mr.Arcpoln Harinsuit

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

HARINSUIT TRANSPORT CO.,LTD.

38/9-14 Mahaisawan Rd.(Right Side), Bangkoхлаem, Bangkok 10120

Tel : 02-289-1156 , 02-289-0650 FAX : 02-291-8681

E-Mail : cargo.ht@haringroup.com , fleet.ht@haringroup.com

Web site : http://www.haringroup.com

Business : General Cargo Ship

Managing Director: Mr.Bhumindr Harinsuit

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.V.HARIN TRANSPORT 1 (हरिन तरानसपोर्ट 1)	1986	2,686.89	1,021.00	1,834.00	General Cargo
M.V.HARIN TRANSPORT 21 (हरिन तरानसपोर्ट 21)	1987	1,900.00	599.00	1,273.00	General Cargo
M.V.HARIN NAVEE 5 (हरिन नावी 5)	2004	5,232.50	1,667.00	2,978.00	General Cargo
M.V.HARIN NAVEE 7 (हरिन नावी 7)	1988	1,299.60	389.00	1,021.00	General Cargo
M.V.HARIN NAVEE 10 (हरिन नावी 10)	1988	2,750.00	771.00	1,599.00	General Cargo
M.V.HARI BHUM (हरि भूमि)	2018	3,865.00	1,646.00	2,940.00	Container
Total		17,733.99	6,093.00	11,645	

INTER BUNKER SUPPLY AND TRANSPORT LIMITED

958/1 The Winning Tower Sukhumvit 71 Rd., Klongton Nue, Wattana, Bangkok 10110

Tel : 02-713-3600 Fax : 02-713-1933 E-Mail : ibs@intersupply.co.th , yuthana.ibs@gmail.com

Business : Transport

President : Mr. Yuthapong Suwannasarn

General Manager : Mr. Krisada Ekrangsri

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
DRAGON ONE (द्राकन वन)	1996	1,260.00	331.00	741.00	Oil Tanker
DRAGON NINE (द्राकन नौन)	1993	537.00	143.00	475.00	Oil Tanker
DRAGON TEN (द्राकन तेन)	1996	1,223.00	261.00	740.00	Oil Tanker
PHOENIX 99 (फिनीक्स 99)	1993	1,223.00	323.00	735.00	Oil Tanker
Total		4,243.00	1,058.00	2,691.00	

JETTHANATIP PETROLEUM CO.,LTD.

724/160 Moo 1 Nongkham, Sriracha, Chonburi 20230

Tel : 033-046017 , 081-8628084 FAX : 033-046018

E-Mail : OM@jetthanatip-petroleum.co.th

Web site : <http://www.jetthanatip-petroleum.co.th>

Business : Petroleum Transportation Consultancy

Managing Director : Mr.Chakkriss Chanpen

Operation Manager : Mr.Kamonsin Kimarree

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T.CHETTHANABODI 1 (เจตชนบดี 1)	1993	2,999.40	895.00	1,929.00	Oil Tanker
M.T.PAPHATSORN (ปภัสสร)	1993	4,999.40	969.00	3,229.00	Oil Tanker
Total		7,998.80	1,864.00	5,158.00	

JUTHA MARITIME PUBLIC COMPANY LIMITED

153, Mano Tower, Sukhumvit 39 (Soi Phrom Phong), Sukhumvit Road, Khlong Tan Nuea, Vadhana, Bangkok 10110

Tel : 02-260-0050 FAX : 02-259-9825

E-Mail : office@jutha.co.th

Web site : <http://www.jutha.co.th>

Business : Marine Transport , Ship Management

President : Mr. Chanet Phenjati

Assistant To The President : Mr. Chanit Phenjati

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.V.FREDENSBORG (เฟรเดนสเบิร์ก)	2011	12,767.00	4,261.00	9,627.00	Multi-Purpose
M.V.JUTHA MALEE (จุฑามาลี)	2009	11,944.75	3,824.00	8,479.00	Multi-Purpose
M.V.JUTHA MARITIMO (จุฑามาริตีโม)	2008	11,342.00	3,974.00	7,514.00	Multi-Purpose
Total		36,053.75	12,059.00	25,620.00	

N.T.L.MARINE CO.,LTD

Head Office: 80 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Road, Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-016-0190 FAX : 02-016-0199

E-Mail : prmoperation@primamarine.co.th Web site : http://www.primamarine.co.th

Business : Marine Petroleum Transportation

Managing Director : Ms.Nipat Eamsiriwat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SRI BANDON (ศรีบ้านดอน)	2012	3,138.00	809.00	2,409.00	Oil Tanker
SRI TAH CHANA (ศรีท่าชนะ)	2012	2,975.00	800.00	2,420.00	Oil Tanker
SRI TAPEE (ศรีตาปี)	2016	3,006.78	812.00	2,398.00	Oil Tanker
SRI DON SAK (ศรีดอนสัก)	2017	3,020.70	812.00	2,398.00	Oil Tanker
SRI KANCHANADIT (ศรีกาญจนดิษฐ์)	2018	2,911.00	818.00	2,423.00	Oil Tanker
SRI PHUKET (ศรีภูเก็ต)	1992	4,999.00	1,551.00	2,995.00	Oil Tanker
SRI NARA (ศรีนารา)	1993	4,999.00	1,469.00	2,989.00	Oil Tanker
SIRI THANA (สิรินา)	1985	4,999.42	1,541.00	3,104.00	Oil Tanker
SRI KHIRICHAD (ศรีศรีชาติ)	2017	4,988.00	1,518.00	4,058.00	Oil Tanker
SIRI PIPAT (สิริพิพัฒน์)	2000	3,497.15	1,065.00	2,562.00	Oil/Chemical Tanker
SRI SURAT (ศรีสุราษฎร์)	2019	3,002.00	846.00	2,607.00	Oil Tanker
SRI CHAIYA (ศรีไชยา)	2019	3,048.50	858.00	2,700.00	Oil Tanker
SRI TAHPHET (ศรีท่าเพชร)	2019	2,998.20	835.00	2,700.00	Oil Tanker
SRI PHUMRIANG (ศรีพุมเรียง)	2019	2,998.80	836.00	2,700.00	Oil Tanker
SRI PHUNPIN (ศรีพุนพิน)	2019	2,998.90	835.00	2,700.00	Oil Tanker
SRI LAMPHU (ศรีลำพู่)	2020	2,998.90	816.00	2,680.00	Oil Tanker
Total		56,579.35	16,221.00	43,843.00	

NAM YUEN YONG SHIPPING CO.LTD. (HEAD OFFICE)

1168/50-1168/52 Lumpini Tower 19th Floor, Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120

Tel : (15 คู่สาย) 0-2679-9808

FAX : (3 คู่สาย) 0-2679-9807

E-Mail : nyy@namyuenyong.com

Business : Owners of Container Vessel,Ship Agents, Tug Boat Service, Sea Freight Forwarder

Managing Director : Mr.Theparak Leungsuwan

Director : Ms.Phatwadee Leungsuwan

General Manager : Ms.Pensri Leungsuwan

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.V.CHIANG GON (เชียงทอง)	1995	1,300.00	421.80	670.48	Container
M.V.CHIANG LAAN (เชียงล้าน)	1994	1,300.00	421.80	670.48	Container
M.V.CHIANG TUN (เชียงตุง)	1995	1,300.00	421.80	670.48	Container
M.V.CHIANG YUN (เชียงยูน)	1995	1,300.00	421.80	670.48	Container
Total		5,200.00	1,687.20	2,681.92	

NATHALIN COMPANY LIMITED

Head Office: 88 Soi Bangna-Trad 30 , Debaratna Road, Bangna Tai, Bangna Bangkok 10260

Tel : 02-398-7885-6 FAX : 02-398-7286

E-Mail : office@nathalin.com Web site : http://www.nathalin.com

Business : Investment & Marine services

President : Mr. Churdchoo Panboonhom

Chairman, Group CEO : Mr. Suraphon Meesathien

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

NGOW HOCK AGENCY CO.,LTD (FOUNDER MEMBER)

Panjathani Tower,7-9th Floor,127 Ratchadapisek Road, Chongnonsee, Yannawa, Bangkok 10120

Tel : 02-296-1475

FAX : 02-296-1337

Business : Shipping Agency

Managing Director: Mr.Sumate Tanthuanit

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

P.K MARINE CONSTRUCTION EQUIPMENT CO.,LTD

18/86 Soi Ramkhamhaeng 174 Minburi Bangkok 10510 Thailand

Tel : 02 117 3603-4

E-Mail : pkmarine.construction@gmail.com

Business : Ship Owner

Managing Director : Ms. Aemika Klinkangploo

Director : Mr. Eddie Moe

Director : Ms. Kamonchanok Rangruktham

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
PK MARINE 11 (พีเค มารีน 11)	2019	0.00	42.72	62.82	Tug Boat
PK MARINE 12 (พีเค มารีน 12)	2021	0.00	47.72	70.18	Tug Boat
PK MARINE 101 (พีเค มารีน 101)	2005	1,954.00	890.00	1,046.00	Barge
PK MARINE 102 (พีเค มารีน 102)	1995	1,369.00	662.00	779.00	Barge
Total		3,323.00	1,642.44	1,958.00	

PRECIOUS SHIPPING PUBLIC COMPANY LIMITED

No. 8 North Sathorn Road, Silom, Bangrak, Bangkok 10500

Tel : 02-696-8800 FAX : 02-236-7654, 02-633-8460

E-Mail : psl@preciousshipping.com , ir@preciousshipping.com

Web site : <http://www.preciousshipping.com>

Business : Shipowners, Bulk Carrier, Cement Carrier

Managing Director : Mr. Khalid Hashim

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
RATTANA NAREE (รัตนะ นารี)	2002	28,442.00	9,829.00	17,431.00	Dry Bulk
ROJAREK NAREE (รจเรข นารี)	2005	29,870.00	10,748.00	17,951.00	Dry Bulk
NALINEE NAREE (นลินี นารี)	2005	31,699.00	10,378.00	19,799.00	Dry Bulk
CHAMCHURI NAREE (จามจรี นารี)	2005	33,733.00	10,816.00	21,093.00	Dry Bulk
CHARANA NAREE (จรณา นารี)	2005	33,720.00	10,816.00	21,093.00	Dry Bulk
MOOKDA NAREE (มุกดา นารี)	2009	30,162.00	10,297.00	19,891.00	Dry Bulk
MAYUREE NAREE (มยุรี นารี)	2008	30,193.00	10,297.00	19,891.00	Dry Bulk
MALLIKA NAREE (มัลลิกา นารี)	2008	30,195.00	10,297.00	19,891.00	Dry Bulk
LANNA NAREE (ล้านนา นารี)	2012	33,843.00	11,230.00	22,641.00	Dry Bulk
LATIKA NAREE (ลติกา นารี)	2012	33,869.00	11,230.00	22,641.00	Dry Bulk
ANANYA NAREE (อนัญญา นารี)	2011	33,857.00	10,850.00	23,670.00	Dry Bulk
BENJAMAS NAREE (เบญจมาศ นารี)	2012	33,780.00	10,850.00	23,670.00	Dry Bulk
CHINTANA NAREE (จินตนา นารี)	2013	33,945.00	10,850.00	23,670.00	Dry Bulk
VIPHA NAREE (วิภา นารี)	2015	38,851.00	12,826.00	24,235.00	Dry Bulk
VİYADA NAREE (วิยะดา นารี)	2016	38,716.00	12,826.00	24,235.00	Dry Bulk

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
KANCHANA NAREE (กาญจนา นารี)	2011	56,920.00	19,231.00	33,044.00	Dry Bulk
KIRANA NAREE (กิระณา นารี)	2011	56,823.00	19,231.00	33,044.00	Dry Bulk
WARISA NAREE (วิริษา นารี)	2010	53,839.00	18,210.00	32,661.00	Dry Bulk
WARIYA NAREE (วิริยา นารี)	2011	53,833.00	18,210.00	32,661.00	Dry Bulk
WIKANDA NAREE (วิกานดา นารี)	2013	53,857.00	18,210.00	32,661.00	Dry Bulk
APIRADEE NAREE (อภิรดี นารี)	2012	56,512.00	19,231.00	33,032.00	Dry Bulk
BARANEE NAREE (บารณี นารี)	2012	56,441.00	19,231.00	33,032.00	Dry Bulk
CHAYANEE NAREE (ชญานี นารี)	2012	56,548.00	19,231.00	33,032.00	Dry Bulk
DARANEE NAREE (ดารณี นารี)	2012	56,588.00	19,231.00	33,032.00	Dry Bulk
INTHIRA NAREE (อินทิรา นารี)	2014	63,468.00	21,607.00	36,298.00	Dry Bulk
ISSARA NAREE (อิสรา นารี)	2014	63,516.00	21,607.00	36,298.00	Dry Bulk
SARITA NAREE (สรिता นารี)	2015	62,964.00	21,225.00	36,416.00	Dry Bulk
SARIKA NAREE (สาริกา นารี)	2015	63,023.00	21,225.00	36,416.00	Dry Bulk
SAVITREE NAREE (สวิตรี นารี)	2016	63,016.00	21,225.00	36,416.00	Dry Bulk
SAVITA NAREE (สวิตา นารี)	2016	62,970.00	21,225.00	36,416.00	Dry Bulk
SUNISA NAREE (สุนิสา นารี)	2016	63,007.00	21,225.00	36,416.00	Dry Bulk
SAROCHA NAREE (สรโรชา นารี)	2017	63,047.00	21,225.00	36,416.00	Dry Bulk
APINYA NAREE (อภิญญา นารี)	2014	21,136.00	5,541.00	15,198.00	Cement
BOONYA NAREE (บุญญา นารี)	2014	21,159.00	5,541.00	15,198.00	Cement

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
CHANYA NAREE (ชัยญา นารี)	2014	21,114.00	5,541.00	15,198.00	Cement
DANAYA NAREE (दनया नारी)	2015	21,149.00	5,541.00	15,198.00	Cement
PHATRA NAREE (ภัทรา นารี)	2017	35,883.00	12,082.00	22,860.00	Bulk
PAVIDA NAREE (ภวิดดา นารี)	2018	35,892.00	12,082.00	22,860.00	Bulk
Total		1,657,580.00	551,048.00	1,015,605.00	

PRIMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED

Head Office : 80 Soi Bangna-Trad 30, Debaratna Road, Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-016-0190 FAX : 02-016-0199

E-Mail : investment@primamarine.co.th, commercial2@primamarine.co.th

Web site : <http://www.primamarine.co.th>

Business : Maritime Petroleum Transportation

CEO : Mr. Prompong Chaisrisawatsuk

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
NAVA THANEE (นาวธานี)	2010	10,677.00	3401.00	10528.00	Accommodation Work Barge (AWB)
AQUARIUS STAR (อะควาเรียส สตาร์)	2001	298,641.00	95,799.00	159,397.00	Oil Tanker
CRYSTAL STAR (คริสตัล สตาร์)	2000	298,570.00	95,799.00	159,397.00	Oil Tanker
PHOENIX STAR (ฟีนิกซ์ สตาร์)	1999	307,151.00	108,701.00	157,496.00	Oil Tanker
Total		915,039.00	303,700.00	486,818.00	

PORNCHAROEN TRANSPORT CO.,LTD.

1749/4 Moo 1 Soi Sukhumvit 109 North Samrong Samutprakarn 10270

Tel : 02-7445535-8 Fax : 02-3938172

E-mail : pc_transport@yahoo.com , pcrt@hotmail.com

Business : Marine oil Transportation by Tankers

Managing Director : Mr. Nathaporn Khanthakhet

Deputy Managing Director : Mr. Pitiporn Khanthakhet

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
MT. WATTANA NAVEE 2	2005	205.17	73.00	116.00	Tanker
MT. VAREEWAN	1972	450.91	170.91	339.04	Tanker
MT. PHANICHA	2010	480.00	115.00	214.00	Tanker
MT. NATPASSORN	2008	580.00	179.00	263.00	Tanker
MT. PIMNARA	1991	933.00	220.00	712.00	Tanker
MT. NAREEPAT	1995	1,143.00	288.00	740.00	Tanker
Total		3,792.08	1,045.91	2,384.04	

RAKPASAK COMPANY LIMITED

169 M.9, Suksawat 45 Rd.,Bangkru Amphur Prapradang, Samutprakarn 10130 555/2 Energy Complex Bldg B 7 Fl.,

Vipavaderungsit Rd, Jatujak, Bangkok 10900

Tel : 02-464-0499 FAX : 02-464-0500

E-Mail : diloklap.t@irpc.co.th

Business : Products Oil Tanker

Section Manager: M.L. Diloklap Thongtheam

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
RAKPASAK 1 (รักษิป้าสัก 1)	1996	720.55	276.00	494.00	Oil Tanker
RAKPASAK 2 (รักษิป้าสัก 2)	1996	720.55	276.00	494.00	Oil Tanker
RAKPASAK 3 (รักษิป้าสัก 3)	1996	720.55	276.00	494.00	Oil Tanker
RAKPASAK 4 (รักษิป้าสัก 4)	1996	720.55	276.00	494.00	Oil Tanker
RAKPASAK 5 (รักษิป้าสัก 5)	1996	720.55	276.00	494.00	Oil Tanker
RAKPASAK 6 (รักษิป้าสัก 6)	1996	720.55	276.00	494.00	Oil Tanker
Total		4,323.30	1,656.00	2,964.00	

REGIONAL CONTAINER LINES PUBLIC COMPANY LIMITED

127/35 30th Fl. Panjathani Tower, Ratchadapisek Road, Chongnonsee, Yannawa Bangkok 10120

Tel : 02-2961210 Fax : 02-2961214

E-Mail : sutep@rclgroup.com

Web site : <http://www.rclgroup.com>

Business : Container Feeder Services and Regional Trade Asia Pacific Region.

Managing Director : Mr. Sumate Tanthuanit

Director and Executive Vice President (Operations) : Mr. Sutep Tranantasin

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
ATI BHUM (อติภูมิ)	2018	4,827.00	1,546.00	2,761.00	Container
INTRA BHUM (อินทราภูมิ)	2013	13,020.90	4,892.00	9,757.00	Container
ITHA BHUM (อิทธิภูมิ)	1996	21,813.00	7,477.00	15,533.00	Container
JARU BHUM (จารุภูมิ)	2018	19,948.59	6,096.00	18,341.00	Container
KHUNA BHUM (คุณาภูมิ)	2018	19,981.40	6,096.00	17,956.00	Container
LALIT BHUM (ลลิตภูมิ)	2019	19,779.40	6,096.00	18,341.00	Container
MAKHA BHUM (มาฆะภูมิ)	2019	19,822.70	6,096.00	18,341.00	Container
NANTA BHUM (นันทภูมิ)	1990	15,160.57	4,736.00	11,079.00	Container
RATHA BHUM (รัษฎภูมิ)	1998	8,018.00	3,239.00	6,393.00	Container
SIRI BHUM (ศิริภูมิ)	2013	13,017.18	4,892.00	9,757.00	Container
SUPA BHUM (สุภาภูมิ)	1998	8,016.00	3,239.00	6,393.00	Container
URU BHUM (อุรุภูมิ)	2005	31,805.00	11,523.00	25,217.00	Container
VIRA BHUM (วีระภูมิ)	2005	31,805.00	11,523.00	24,955.00	Container
WANA BHUM (วานภูมิ)	2005	30,832.00	9,737.00	24,181.00	Container
XUTRA BHUM (ศุทราภูมิ)	2005	30,832.00	9,737.00	24,181.00	Container
Total		288,678.74	96,925.00	233,186.00	

SANG THAI NAVIGATION 1977 CO.,LTD

35th Floor, Sinn Sathorn Tower, 77/149-151 Krungdhonburi Rd., Klongtonsai, Klongsarn, Bangkok 10600

Tel : 02-440-1356 FAX : 02-440-1359

E-Mail : manager@sangthai.co.th

Web site : http://www.sangthai.co.th

Business : Marine Transport

President : Dr.Voravit Visitkijakarn

Managing Director : Mrs.Vanida Tuangsintanakul

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
MV. SEA FOREST (ซี ฟอว์เรสต์)	2002	10,302.00	3,415.00	7,436.00	General Cargo
MV. SEA TIMBER (ซี ทิมเบอร์)	2003	12,540.49	4,822.00	7,295.00	General Cargo
MV. SEA STELLAR (ซี สเตลลาร์)	2006	11,346.00	3,974.00	7,498.00	General Cargo
MV. SEA VICTORY (ซี วิคทอรี)	2007	12,509.00	3,884.00	7,404.00	General Cargo
MV. SEA WISDOM (ซี วิสดอม)	2010	14,411.00	4,711.00	9,892.00	General Cargo
MV. SEA ORIENTAL (ซี โอเรียนทอล)	2010	14,386.00	4,711.00	9,892.00	General Cargo
Total		75,494.49	25,517.00	49,417.00	

SC MANAGEMENT CO.,LTD

SC Group Building 88 , The Park Land Road , Bangna Nuea, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-341-9000 FAX : 02-341-9078, 02-341-9099

E-Mail : sc.marine-offshore@scgroupthai.com

Business : Marine Services,Tug Boat & Pilot Boat

Chairman & President: Mr.Nuttaphob Ratanasuwanthawee

Executive Vice President Marine : Mr.Surachai Nimnual

Executive Vice President, Corporate Affairs : Mrs.Bongkot Rasmeepaisarn

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SC BONGKOT	2016	2,031.00	699.00	2,332.00	AHTS
SC WINTER	2016	1,946.00	699.00	2,332.00	AHTS
SC GANYA	2015	1,513.00	588.00	1,960.00	AHTS
SC NATA	2015	1,493.00	588.00	1,960.00	AHTS
SC CHOLRUEDEE	2015	1,496.00	588.00	1,960.00	AHTS
SC SKY	2015	1,492.00	588.00	1,960.00	AHTS

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SC SUMMER	2014	1,360.00	502.00	1,674.00	AHTS
SC GALAXY	2014	1,500.00	416.00	1,389.00	AHTS
SC UNIVERSE	2014	1,291.00	468.00	1,561.00	AHTS
SC PAILIN	2007	1,385.00	503.00	1,678.00	AHTS
SC EMERALD	2007	1,410.70	441.00	1,470.00	AHTS
SC GLORY 1	2006	80.29	83.00	244.00	Crew Boat
SC GLORY 2	2011	114.00	71.00	236.00	Crew Boat
SC GLORY 3	2011	113.00	71.00	236.00	Crew Boat
SC GLORY 4	2013	132.00	77.00	257.00	Crew Boat
SC GLORY 5	2015	133.00	80.00	265.00	Crew Boat
SC GLORY 6	2013	132.00	77.00	257.00	Crew Boat
SC BRAVE	2013	133.00	77.00	257.00	Crew Boat
K.N.O.201 (เค.เอ็น.โอ.201)	1994	0.00	12.20	40.97	Pilot Boat
SC 11 (เอส ซี 11)	1981	0.00	25.38	42.73	Pilot Boat
SC 18 (เอส ซี 18)	1985	0.00	12.00	36.00	Pilot Boat
K.N.O.301 (เค.เอ็น.โอ.301)	1994	0.00	13.74	45.80	Small Tug
K.N.O.401 (เค.เอ็น.โอ.401)	1994	0.00	2.74	9.13	Rope Boat
K.N.O.402 (เค.เอ็น.โอ.402)	1994	0.00	2.74	9.13	Rope Boat
SC 21 (เอส ซี 21)	1989	0.00	5.04	7.41	Rope Boat
SC 22 (เอส ซี 22)	1995	0.00	7.92	11.56	Rope Boat
SC 23 (เอส ซี 23)	1996	0.00	10.61	15.60	Rope Boat
SC 31 (เอส ซี 31)	1981	0.00	0.00	44.26	Tug Boat
SC 32 (เอส ซี 31)	1980	0.00	81.00	270.00	Oil Pollution Surface Clearance Boat
SC RECOVERY	1982	0.00	58.00	195.00	Oil Pollution Surface Clearance Boat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
K.N.O.101 (เค.เอ็น.โอ.101)	1994	138.68	85.42	284.72	Tug Boat
K.N.O.102 (เค.เอ็น.โอ.102)	1994	138.68	85.42	284.72	Tug Boat
K.N.O.103 (เค.เอ็น.โอ.103)	1994	138.68	85.42	284.72	Tug Boat
RS 14 (อาร์ เอส 14)	1993	0.00	23.32	34.30	Tug Boat
RS 15 (อาร์ เอส 15)	1993	0.00	23.32	34.30	Tug Boat
RS 16 (อาร์ เอส 16)	1993	0.00	23.32	34.30	Tug Boat
RS 18 (อาร์ เอส 18)	1996	0.00	19.30	28.40	Tug Boat
RS 26 (อาร์ เอส 26)	2006	0.00	18.90	27.79	Tug Boat
RS 27 (อาร์ เอส 27)	2006	0.00	18.90	27.79	Tug Boat
RS 31 (อาร์ เอส 31)	1992	0.00	89.00	194.00	Tug Boat
RS 32 (อาร์ เอส 32)	1999	0.00	84.00	279.00	Tug Boat
RS 33 (อาร์ เอส 33)	1988	91.16	79.00	262.00	Tug Boat
RS 34 (อาร์ เอส 34)	1999	273.39	149.00	495.00	Tug Boat
RS 38 (อาร์ เอส 38)	1984	0.00	93.00	194.00	Tug Boat
RS 39 (อาร์ เอส 39)	1985	0.00	54.00	118.00	Tug Boat
RS 40 (อาร์ เอส 40)	1990	0.00	88.00	230.00	Tug Boat
SC 33 (เอส ซี 33)	1985	0.00	0.00	29.00	Tug Boat
RS 29 (อาร์ เอส 29)	1976	0.00	81.00	270.00	Tug Boat
RS 30 (อาร์ เอส 30)	1984	0.00	75.00	170.00	Tug Boat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
NP MAPLE	2006	163.00	68.00	225.00	Towing Tug
NP LOTUS	2006	0.00	68.00	225.00	Towing Tug
NP RAYONG	2009	1,020.00	107.00	355.00	Container
NP SAMUTPRAKAN	2009	1,020.00	107.00	355.00	Container
NP JENELLE	2009	1,200.00	109.00	361.00	Container
NP BLOOM	2009	1,020.00	107.00	355.00	Container
NP CHONBURI	2009	1,020.00	107.00	355.00	Container
NP FORWARD	2009	1,020.00	107.00	355.00	Container
NP AYUTTHAYA	2009	1,020.00	107.00	355.00	Container
NP BANGKOK	2009	1,200.00	109.00	361.00	Container
NP LOVeGISTICS 1	2013	2,300.00	788.00	1,760.00	Container
NP LOVeGISTICS 2	2011	2,300.00	788.00	1,760.00	Container
NP LOVeGISTICS 3	2013	2,300.00	788.00	1,760.00	Container
NP LOVeGISTICS 4	2014	3,300.00	1,021.00	2,179.00	Container
NP SURATTHANI 1	2004	3,600.00	991.00	2,839.00	Container
NP SURATTHANI 2	2004	3,600.00	991.00	2,839.00	Container
NP SURATTHANI 3	2004	3,600.00	991.00	2,839.00	Container
NP BANGPAKONG	1991	3,398.00	1,050.00	3,501.00	Gas Carrier
NP SRIRACHA	1985	1,123.00	375.00	977.00	Gas Carrier
Total		52,739.58	16,801.69	49,793.63	

SEAMANSHIP CO.,LTD.

14,16 Soi Ladprao 84, Ladprao Rd., Wangthonglang Sub-Dist., & Dist., Bangkok 10310

Tel : 02-933-8700 FAX : 02-539-4583

E-Mail : seaman@seamanship.co.th Web site : http://www.seamanship.co.th

Business : Liquefied Petroleum Transportation

Managing Director : LCdr Anark Chookratn

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T.SEA SAWASDEE (ซี สวัสดิ์)	1995	2,999.00	1,055.00	3,516.00	Gas Carrier
Total		2,999.00	1,055.00	3,516.00	

SEATRAN FERRY CO.,LTD

599/1 Rintangrotfai-Chongnonsri Road, Klongtoey District, Bangkok 10110

Tel : 02-2402582 FAX : 02-2495951 E-Mail : info@seatranferry.com Web site : http://www.seatranferry.com

Business : Transportation

President : Mrs.Warawan Nganthavee

Director : Mr.Teerapong Tanphaibul

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
Seatran Discovery 1 (ซีทราน ดิสคัฟเวอรี่ 1)	1989	0.00	83.00	243.00	Passenger Ferry
Seatran Discovery 2 (ซีทราน ดิสคัฟเวอรี่ 2)	1991	0.00	85.00	249.00	Passenger Ferry
Seatran Discovery 3 (ซีทราน ดิสคัฟเวอรี่ 3)	1996	0.00	50.23	73.87	Passenger Ferry
Seatran Discovery 4 (ซีทราน ดิสคัฟเวอรี่ 4)	1988	0.00	49.00	135.00	Passenger Ferry
Seatran Discovery 5 (ซีทราน ดิสคัฟเวอรี่ 5)	1989	0.00	146.00	495.00	Passenger Ferry
Seatran Ferry 4 (ซีทราน เฟอรี่ 4)	1984	0.00	708.00	961.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 5 (ซีทราน เฟอรี่ 5)	1983	0.00	698.00	1,099.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 6 (ซีทราน เฟอรี่ 6)	1986	0.00	571.00	1,076.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 7 (ซีทราน เฟอรี่ 7)	1990	0.00	270.00	815.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 9 (ซีทราน เฟอรี่ 9)	1994	0.00	529.00	1,141.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 10 (ซีทราน เฟอรี่ 10)	2001	1,726.69	672.00	2,241.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 11 (ซีทราน เฟอรี่ 11)	1998	273.17	391.00	1304.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Ferry 14 (ซีทราน เฟอรี่ 14)	2000	0.00	347.00	1,067.00	Car and Passenger Ferry
Seatran Port 2 (ซีทราน พอร์ต 2)	1988	0.00	0.00	1,329.00	Crane
Seatran Port 3 (ซีทราน พอร์ต 3)	1984	0.00	303.00	1,007.00	Sand Carrier
Total		1,999.86	4,902.23	13,235.87	

SIAM LUCKY MARINE CO.,LTD

555 The Palladium Building, Ratchaprarop Road, Makkasan, Ratchathewi, Bangkok 10400

Tel : 02-120-9898 FAX : 02-250-6085

Web site : <http://www.siamgas.com>

Business : Transportation LPG Vessel

Managing Director : Mr.Somchai Koprassobuk

Marine Fleet Director : Mr.Surachai Lerkpichayayotin

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SENNA	1996	3,700.00	1,201.00	4,002.00	LPG
SENNA 2	1991	4,421.00	1,048.00	3,493.00	LPG
SENNA 3	1998	3,003.00	1,050.00	3,499.00	LPG
SENNA 4	1989	3,231.00	1,170.00	3,901.00	LPG
SENNA 5	1996	5,243.00	1,346.00	4,405.00	LPG
SENNA 7	1996	3,714.00	1,200.00	4,000.00	LPG
SENNA 8	1995	5,174.00	1,767.00	5,888.00	LPG
SENNA 9	1995	7,031.00	1,763.00	5,707.00	LPG
PATCHARAWADEE 10	1980	1,831.00	588.00	1,695.00	LPG
PATCHARAWADEE 11	1976	1,661.00	457.00	1,255.00	LPG/NH3
PATCHARAWADEE 12	1979	1,737.00	646.00	1,626.00	LPG
PATCHARAWADEE 14	1980	2,552.00	962.00	3,105.00	LPG
PATCHARAWADEE 15	1981	2,552.00	965.00	3,105.00	LPG
UNIQUE 12	1992	1,005.00	343.00	1,063.00	LPG/NH3
UNIQUE 14	1996	1,117.00	397.00	1,324.00	NH3
PATTARAPUN	1991	1,737.00	646.00	1,626.00	OIL/CHEM
T.PETCHSAMUT	2017	0.00	0.00	0.00	Tug Boat
Total		49,709.00	15,549.00	49,694.00	

SIAM PATTANA MARITIME CO.,LTD.

365/25 Soi Sririthavorn, Pattanakarn, Suanluag, Bangkok 10250

Tel : 02 8539112 FAX : 02 8539117

E-Mail : eclbkk@siamecl.com

Business : International Sea Transportation

Director: Mr.Charoenrat Hanbenjaphong

Director : Mr.Thanit Hanbenjaphong

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SPM BANGKOK (เอสพีเอ็ม แบงค็อก)	2004	12,214.00	3,915.00	9,697.00	General Cargo
Total		12,214.00	3,915.00	9,697.00	

SMOOTH SEA CO.,LTD

924 Talomsin Bldg, 6th Floor, Rama 3 Rd., Bangpongpang Yannawa, Bangkok, 10120

Tel : 02-294-8741-4 FAX : 02-294-8745

E-Mail : Opt@smoothsea.co.th

Web site : http://www.smoothsea.co.th

Business : Oil and Chemical Tanker Transportation

Managing Director : Dr.Tiwa Siwapinyoyos

Executive Director : Mr.Kasem Viriyaskultorn

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
MT.SMOOTH SEA (สมุทรสี)	1986	4,974.00	1,494.00	2,983.00	Oil Tanker
MT.SMOOTH SEA 2 (สมุทรสี 2)	1983	3,043.60	914.00	1,989.00	Oil Tanker
MT.SMOOTH SEA 5 (สมุทรสี 5)	1992	1,283.00	335.00	981.00	Asphalt Tanker
MT.SMOOTHSEA 17 (สมุทรสี 17)	2005	2,290.00	554.00	1,388.00	Oil Tanker
MT.SMOOTHSEA 18 (สมุทรสี 18)	2015	9,020.00	2,586.00	5,169.00	Oil Tanker
MT.SMOOTHSEA 21 (สมุทรสี 21)	2012	1,224.32	325.00	966.00	Asphalt Tanker
MT.SMOOTHSEA 30 (สมุทรสี 30)	2018	7,600.00	2,027.00	2,989.00	Oil Tanker
MT.SMOOTH SEA 102 (สมุทรสี 102)	2006	3,214.86	887.00	1,993.00	Oil Tanker
Total		32,649.78	9,122.00	18,458.00	

SRIRACHA MARINE CO.,LTD.

32/4 Moo 1 Thungsukla, Sriracha, Chonburi 20230

Tel : 033-641351 , 095-8750992 FAX : 033-641352 E-Mail : srm@srirachamarine.co.th Web site : http://www.srirachamarine.co.th

Business : Marine Services

Managing Director : Mr.Payon Srinote

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

SRIRACHA TUGBOAT CO.,LTD.

142/13 Moo 1 Tambol Thungsukla, Amphur Sriracha, Chonburi 20230, Thailand

Tel : 66-38-351421-5 FAX : 66-38-352693 E-Mail : montree@srirachatugboat.co.th Web site : http://www.srirachatugboat.co.th

Business : Tugboat Service

Managing Director : Mr.Payon Srinot

Assistant Managing Director : Mr.Prachaksilp Baedyananda

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SRIRACHA 3 (ศรีราชา 3)	1971	0.00	0.00	200.62	Tug Boat
SRIRACHA 5 (ศรีราชา 5)	1996	0.00	0.00	199.34	Tug Boat
SRIRACHA 7 (ศรีราชา 7)	1967	0.00	0.00	209.34	Tug Boat
SRIRACHA 8 (ศรีราชา 8)	1967	0.00	0.00	197.64	Tug Boat
SRIRACHA 16 (ศรีราชา 16)	1984	0.00	0.00	297.00	Tug Boat
SRIRACHA 17 (ศรีราชา 17)	1979	0.00	0.00	290.00	Tug Boat
SRIRACHA 19 (ศรีราชา 19)	1982	0.00	0.00	169.00	Tug Boat
SRIRACHA 21 (ศรีราชา 21)	1989	0.00	0.00	258.00	Tug Boat
SRIRACHA 22 (ศรีราชา 22)	1985	0.00	0.00	225.00	Tug Boat
SRIRACHA 24 (ศรีราชา 24)	1985	0.00	0.00	297.00	Tug Boat
SRIRACHA 25 (ศรีราชา 25)	1995	0.00	0.00	254.00	Tug Boat
SRIRACHA 26 (ศรีราชา 26)	1995	0.00	0.00	254.00	Tug Boat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SRIRACHA 27 (ศรีราชา 27)	1992	0.00	0.00	329.00	Tug Boat
SRIRACHA 28 (ศรีราชา 28)	1996	0.00	0.00	279.00	Tug Boat
SRIRACHA 29 (ศรีราชา 29)	1999	0.00	0.00	328.00	Tug Boat
SRIRACHA 30 (ศรีราชา 30)	1997	0.00	0.00	283.00	Tug Boat
SRIRACHA 31 (ศรีราชา 31)	1999	0.00	0.00	285.00	Tug Boat
SRIRACHA 32 (ศรีราชา 32)	1997	0.00	0.00	313.00	Tug Boat
SRIRACHA 33 (ศรีราชา 33)	1994	0.00	0.00	308.00	Tug Boat
SRIRACHA 34 (ศรีราชา 34)	1995	0.00	0.00	274.00	Tug Boat
SRIRACHA 35 (ศรีราชา 35)	1993	0.00	0.00	228.00	Tug Boat
SRIRACHA 36 (ศรีราชา 36)	1987	0.00	0.00	262.00	Tug Boat
SRIRACHA 37 (ศรีราชา 37)	1988	0.00	0.00	311.00	Tug Boat
SRIRACHA 38 (ศรีราชา 38)	1990	0.00	0.00	304.00	Tug Boat
SRIRACHA 39 (ศรีราชา 39)	1989	0.00	0.00	275.00	Tug Boat
SRIRACHA 40 (ศรีราชา 40)	1991	0.00	0.00	299.00	Tug Boat
SRIRACHA 41 (ศรีราชา 41)	1991	0.00	0.00	299.00	Tug Boat
SRIRACHA 42 (ศรีราชา 42)	1993	0.00	0.00	312.00	Tug Boat
SRIRACHA 43 (ศรีราชา 43)	1989	0.00	0.00	269.00	Tug Boat
Total		0.00	0.00	7,808.94	

TASCO SHIPPING CO.,LTD

118/1 Tipco Tower1, Rama 6 Rd., Phayathai, Bangkok 10400

Tel : 02-273-6646 FAX : 02-271-3370, 02-279-9539

Web site : <http://www.tipcoasphalt.com>

Chief Executive Officer : Mr. Chaiwat Srivalwat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
TASCO AMATA (ทาสโก้ อมตะ)	2003	7,140.00	1,811.00	6,035.00	Asphalt Tanker
TASCO AMARIT (ทาสโก้ อมฤต)	2012	7,525.00	1,832.00	6,106.00	Asphalt Tanker
TASCO ANAN (ทาสโก้ อนันต์)	2003	3,851.00	1,058.00	3,525.00	Asphalt Tanker
TASCO NIRAND (ทาสโก้ นิรันดร์)	2014	4,481.00	1,268.00	4,225.00	Asphalt Tanker
TASCO PHOENIX (ทาสโก้ ฟีนิกซ์)	2002	2,058.00	457.00	1,523.00	Asphalt Tanker
TASCO BRAVO (ทาสโก้ บราโว่)	1994	1,590.00	373.00	1,350.00	Asphalt Tanker
Total		26,645.00	6,799.00	22,764.00	

THAI MARINE TANKER COMPANY LIMITED

Head Office : 80 Soi Bangna-Trad 30, Debaratna Road, Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-016-0190 FAX : 02-016-0199

E-Mail : prmoperation@primamarine.co.th

Web site : <http://www.primamarine.co.th>

Business : Maritime Petroleum Transportation

Managing Director : Ms. Nipat Eamsirawat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
BHUREEMAS (ภูรีมาส)	2009	7,099.00	2,032.00	5,683.00	Oil / Chemical Tanker
Total		7,099.00	2,032.00	5,683.00	

THORESEN & CO., (BANGKOK) LTD./THORESEN THAI AGENCIES PCL.

26/32-34 Orakarn Bldg, 10th Floor, Soi Chidlom, Kwang Lumpinee, Khet Pathumwan, Bangkok 10330, THAILAND

Tel : 02-2548437 FAX : 02-254-9417

Web site : <http://www.thoresenshipping.com>

Business : Thoresen Thai Agencies Public Company Limited (TTA) is a strategic investment holding company with three primary business groups - Transport, Energy, and Infrastructure.

CEO of TTA Group : Mr.Chalermchai Mahagitsiri**MD of TCB :** Mr.Robert Andrew Hillier**Operations Director:** Mr.Aekasit Hemawong

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
Thor Future	2006	54,170.00	16,720.00	31,196.00	Bulk Carrier
Total		54,170.00	16,720.00	31,196.00	

TIPS CO., LTD. (TERMINAL OPERATOR)

Terminal B4, Laem Chabang Port, ToongSukhla, Sri Racha, Chonburi, Thailand 20230

Tel : +66 (0) 3840 8400 ext. 2000 FAX : +66 (0) 3840 8444

E-Mail : panadda@tips.co.thWeb site : <https://www.tips.co.th>facebook : <https://www.facebook.com/TipsCoLtd>Line : <https://lin.ee/zC1aTm4>**Business :** Private Container Terminal Operator, Laem Chabang Port No.B4**President :** Capt. Chatchawan Ghettalae

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

TMN CO.,LTD.

3354/50 Manorom Building 15th Floor,Rama IV Rd.,Klongtan,Klongtoey,Bangkok 10110

Tel : 02-671-7200 , 02-672-5599 FAX : 02-671-5200 E-Mail : sitthidech@tmnline.com Website : <http://www.tmnline.com>**Business :** Marine Transportation**Chairman :** Admiral Nibhon Chagsudul,RTN**Vice Chairman :** Mr.Bhumindr Harinsuit**Managing Director:** Mr.Sitthidech Supunyapanich

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T.TMN PIONEER (ที่เอ็มเอ็น ไพโอเนียร์)	2009	7,124.87	2,032.00	5,683.00	Chemical Tanker IMO II
M.T.TMN PLENITUDE ที่เอ็มเอ็น เพลนนิทูด	2009	105,860.00	32,524.00	56,355.00	Oil Tanker
Total		112,984.87	34,556.00	62,038.00	

TRANS OCEAN SUPPLY (1992) CO.,LTD

123/19 Nonsri Rd, Chongnonsri Yannawa Bangkok 10120

Tel : 02-681-2316-9 FAX : 02-681-2315

E-Mail : dp@trans1992.co.th Web site : N/A

Business : Oil Transportation by Tanker

Managing Director : Mr. Piyawat Jamgrachang

Deputy Managing Director : Mr. Wacharapol Jamgrachang

General Manager / Operation Manager: Capt. Thinnakorn Somjit

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M.T.SIRITANASIN (ศิริธนสิน)	1986	2,015.66	981.00	981.00	Oil Tanker (Double Hull)
M.T.SINEE (สินี)	1988	458.79	107.00	324.00	Oil Tanker (Double Bottom)
M.T.PHURICHANARA (ภูริชานารา)	1989	2,007.60	509.00	1,012.00	Oil Tanker (Double Hull)
M.T.NARATANASIN (นาราธนสิน)	1992	1,599.89	393.00	991.00	Oil Tanker (Double Hull)
M.T.CHOTETANASIN (โชติธนสิน)	1995	1,800.00	436.00	1,061.00	Oil Tanker (Double Hull)
M.T.THANATTARA (ธนัทธารา)	1998	1,755.00	538.00	1,134.00	Oil Tanker (Double Hull)
M.T.ANANTANASIN (อนันต์ธนสิน)	2008	968.40	333.00	491.00	Oil Tanker (Double Hull)
Total		10,605.34	3,297.00	5,994.00	

TRICONEER ACME CO.,LTD.

71/10 Moo 1 Soi Suksawat 49 Bangchak Prapadang Samutprakarn 10130

Tel : +66-2-818-7800 FAX : +66-2-818-7877

E-Mail : smmarine2000@gmail.com

Business : Transportation ขนส่งสินค้าทางทะเล

Managing Director : Lt.Mathiwut Mungthin,RTN

Asst.Managing Director , Operation Manager : Mr.Suwiwat Moonphant

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
SAMPOW PALM (สำเนา ปาล์ม)	1994	3,999.00	1,488.00	2,690.00	Oil & Chemical Tanker
Total		3,999.00	1,488.00	2,690.00	

TRUTH MARITIME COMPANY LIMITED

Head Office: 223/97 Country Complex Building A, 22nd Floor, Sanphawut Road, Bangna Tai, Bangna, Bangkok 10260

Tel : 02-361-7501-4 **FAX :** 02-361-7498-9

E-Mail : tmoperation@primamarine.co.th

Web site : http://www.primamarine.co.th

Business : Maritime Petroleum Transportation

Managing Director : Ms. Suthasinee Muenlamay

Commercial Manager : Mr. Yotsawee Tankimhong

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
PHUBAI PATTRA 1 (ภูใบ พัทยา 1)	2008	7,177.00	2,037.00	5,681.00	Oil/Chemical Tanker
PHUBAI PATTRA 2 (ภูใบ พัทยา 2)	2009	7,156.00	2,037.00	5,681.00	Oil/Chemical Tanker
PHUBAI PATTRA 4 (ภูใบ พัทยา 4)	1995	2,584.00	735.00	1,640.00	Oil Tanker
PHUBAI PATTRA 5 (ภูใบ พัทยา 5)	1998	3,526.32	909.00	2,487.00	Oil Tanker
PHUBAI NADDA 1 (ภูใบ นัตดา 1)	2008	2,499.00	873.00	2,867.00	Gas Carrier
Total		22,942.32	6,591.00	18,356.00	

TRUTH MARITIME SERVICES CO.,LTD

223/97 Country Complex Building A, 22nd Floor, Sanphawut Road, Bangna Tai, Bangna Bangkok 10260, Thailand

Tel : +66(0) 2361-7501-4

E-Mail : tmscommercial@primamarine.co.th , boonrux@primamarine.co.th

Business : Offshore Service Transportation

Managing Director : Mr. Viritphol Churaisin

Managing Director : Miss Suthasinee Muenlamay

Managing Director : Mr. Boonrux Leeprakobboon

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
TMS 1	2011	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
TMS 2	2012	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
TMS 4	2012	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 5	2012	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS ANDAMAN	2013	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 7	2014	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 8	2014	120.00	69.00	229.00	Crew Boat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
TMS 9	2014	120.35	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 10	2014	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 11	2014	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 12	2014	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 14	2014	120.00	69.00	229.00	Crew Boat
TMS 111	2015	119.97	69.00	229.00	Crew Boat
Total		1,560.32	885.00	2,929.00	

UNITHAI SHIPYARD AND ENGINEERING LTD (SHIPYARD)

Laemchabang Port, 48 Moo 3 Tungsohla, Sriracha Chonburi 20230

Tel : 038-407-000 FAX : 038-407-009

Web site : <http://www.unithai.com>

Business : Shiprepair (upto 150,000 dwt),ship conversion and newbuilding

Managing Director : Attasit Korchaiyapruk, PhD

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
None	0.00	0.00	0.00	0.00	None
Total		0.00	0.00	0.00	

UNIWISE OFFSHORE LIMITED

25 Alma Link Building, 11th Floor, Soi Chitlom, Phloenchit Road, Lumpini, Pathumwan, Bangkok 10330 THAILAND

Tel : 02-255-7060-2 ext.112 FAX : 02-655-6763

E-Mail : vandee.i@uniwise.co.th

Web site : <http://www.uniwise.co.th>

Business : To Operate Offshore Support Vessels and Chartering

Co-Head of Uniwis : Mr.Wichien Nimmolrat

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
AOS 8 (เอโอเอส 8)	2004	125.00	51.00	161.00	Crew Boat
UNIWISE ADVANCER (ยูนิไวส์ แอดวานซ์เซอร์)	2002	0.00	478.00	1,595.00	AHT
UNIWISE SUPPORTER (ยูนิไวส์ ซัพพอร์ตเตอร์)	2012	1,940.00	677.00	2,259.00	PSV
UNIWISE ADVANTAGE (ยูนิไวส์ แอดแวนเทจ)	2014	1,775.00	682.00	2,274.00	AHT

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
UNIWISE ADVENTURE (ยูนิไวส์ แอดเวนเจอร์)	2014	1,775.00	682.00	2,274.00	AHT
UNIEXPRESS 9 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 9)	2007	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 10 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 10)	2007	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 11 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 11)	2008	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 12 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 12)	2008	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 13 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 13)	2008	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 14 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 14)	2008	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 15 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 15)	2008	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 16 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 16)	2008	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 17 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 17)	2009	120.00	63.00	205.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 18 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 18)	2010	147.00	74.00	247.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 19 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 19)	2010	145.00	71.00	236.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 21 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 21)	2002	149.00	77.00	243.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 22 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 22)	2013	130.97	77.00	257.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 23 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 23)	2013	0.00	77.00	257.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 24 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 24)	2012	0.00	77.00	257.00	Crew Boat
UNIEXPRESS 25 (ยูนิเอ็กซ์เพรส 25)	2014	129.42	81.00	272.00	Crew Boat
Total		7,396.39	3,671.00	12,177.00	

V.C.C. INTER MARINE SERVICE & TRANSPORT CO.,LTD

19/269 Moo 6 Srinakarin Road, Bangmuangmai, Amphur Muang, Samutprakarn 10270

Tel : 02-759-8973 FAX : 02-759-9944 E-Mail : vccship2002@loxinfo.co.th

Business : Oil Transportation by Tanker

Managing Director : Mr.Charin Meepetch

General Manager/DP : Capt.Thanakrit Assawapoom

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
M/T PATARAVARIN 4 (เรือภัทรวาริน 4)	1993	1,925.00	578.00	1,132.00	Oil Tanker
M/T PATARAVARIN 88 (เรือภัทรวาริน 88)	2012	2,200.00	802.00	1,559.00	Oil Tanker
M/T SUCHANYAPORN (เรือสุฉัญญาพร)	1993	1,890.00	587.00	1,076.00	Oil Tanker
M/T SURATCHANYA (เรือสุรัชฉัญญา)	1993	3,215.00	805.00	2,148.00	Oil Tanker
Total		9,230.00	2,772.00	5,915.00	

V.L. ENTERPRISE PUBLIC COMPANY LIMITED

41 Asoke-Dindaeng Rd., Makkasan, Ratchathewi, Bangkok, 10400

Tel : 02-254-6604-5 FAX : 02-652-7274-5, 02-254-8749 E-Mail : admin@vltanker.com , dp@vltanker.com

Web site : <http://www.vltanker.com>

facebook : <https://www.facebook.com/VL-Enterprise-PLC>

Business : Ship Management & Oil-Chemical Tanker

President : Admiral Kraisorn Chansuvanich (R.T.N.)

CEO : Mrs. Chutipaa Klinsuwan

DCEO : Mr.Taweep Panichaporn

COO : Mr. Jittipong Morasert

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
CHUTIPA 5 (ชุตีภา 5)	2016	2,399.00	678.00	1,477.00	Clean Product
V.L.11 (วี.แอล. 11)	1993	2,464.00	658.00	1,350.00	Clean Product
V.L.12 (วี.แอล. 12)	1995	2,409.00	639.00	1,344.00	Black Product
V.L.14 (วี.แอล. 14)	1993	1,568.00	426.00	1,074.00	Clean Product
V.L.15 (วี.แอล.15)	1993	2,816.00	799.00	1,730.00	Clean Product
V.L.17 (วี.แอล.17)	2015	2,404.00	678.00	1,477.00	Clean Product

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
V.L.18 (วี.แอล.18)	2016	2,387.00	678.00	1,477.00	Clean Product
V.L.19 (วี.แอล. 19)	2007	5,469.00	1,540.00	3,547.00	Black Product
V.L.20 (วี.แอล. 20)	2005	5,578.00	1,526.00	3,629.00	Black Product
V.L.21 (วี.แอล. 21)	2007	5,676.00	1,455.00	3,660.00	Clean Product
V.L.22 (วี.แอล. 22)	2019	2,802.00	865.00	2,033.00	Clean Product
V.L.23 (วี.แอล. 23)	2021	2,802.00	865.00	2,033.00	Clean Product
Total		38,774.00	10,807.00	24,831.00	

VESCON TUGBOAT AND MARINE SERVICE CO.,LTD.

1168/31 Lumpini Tower 15th Floor, Rama 4 Rd., Tungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120

Tel : (662)287-0600 (auto) FAX : (662)287-5055 E-Mail : vesconth@hotmail.com Web site : http://www.vescontug-marine.com

Business : Tugboat Service and Marine Transport.

Managing Director : Mrs.Preeyanun Leungsuwan

Ship	Built	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.	Type
NS 306 (เอ็นเอส 306)	1988	0.00	86.00	288.00	Tug Boat
NS 308 (เอ็นเอส 308)	1992	0.00	117.00	390.00	Tug Boat
NS 309 (เอ็นเอส 309)	1997	0.00	103.00	341.00	Tug Boat
NS 311 (เอ็นเอส 311)	1979	0.00	65.00	216.00	Tug Boat
NS 312 (เอ็นเอส 312)	1990	0.00	75.00	250.00	Tug Boat
NS 313 (เอ็นเอส 313)	1994	0.00	116.00	386.00	Tug Boat
NS 4 (เอ็นเอส 4)	1974	0.00	62.00	204.00	Tug Boat
NS 8 (เอ็นเอส 8)	1971	0.00	58.80	184.00	Tug Boat
SAICHOLE PILOT 2 (สายชล ไพรอด 2)	2011	0.00	6.00	10.00	Pilot Boat
Total		0.00	688.80	2,269.00	



สืบเนื่องจากการประชุมคณะผู้แทนจากกลุ่มประเทศอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และไทย (ลำดับตามตัวอักษรโรมัน) ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เมื่อเดือนกรกฎาคม 2517 ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาถึงความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนของประเทศสมาชิกด้วยกันในภูมิภาคที่จะมีบทบาทที่สำคัญต่อความสำเร็จตามเป้าหมาย และหนึ่งในความร่วมมือของภาคเอกชน คือ โครงการจัดตั้งสหพันธ์สมาคมนเจ้าของเรืออาเซียน เพื่อจรรโลงธุรกิจขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีจุดประสงค์ว่าประเทศที่มีจำนวนต้นเนจมาก จะเข้ามาช่วยรับขนส่งสินค้าให้กับประเทศที่มีต้นเนจน้อยหรือไม่เพียงพอ และที่ประชุมมีมติกำหนดระยะเวลาการจัดตั้งสหพันธ์ ให้แล้วเสร็จก่อนการประชุมครั้งต่อไป

ต่อมาบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ในฐานะรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การดูแลของกระทรวงคมนาคม และยังเป็นบริษัทเรือไทยที่มีจำนวนเรือมากที่สุดในขณะนั้น ได้รับนโยบายให้เป็นแกนกลางในการจัดตั้งสมาคมนเจ้าของเรือไทย ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน ซึ่งในขณะนั้นไทยยังไม่มีการจัดตั้งสมาคมนเจ้าของเรือไทย มีเพียงสมาคมนเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) เท่านั้น

พลเรือตรี บรรพต สูดแสง กรรมการผู้อำนวยการ บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด จึงได้เชิญบริษัทที่มีเรือของตนเอง ได้แก่ บริษัท ไทยพาณิชย์นาวี จำกัด บริษัท ไทยวิสาหกิจสากการเดินเรือ จำกัด ซึ่งทั้งสามบริษัทนี้เป็นสมาชิกชมรม ญี่ปุ่น-ไทย และชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น มีการรวมตัวกันอยู่แล้วอย่างหลวม ๆ และเชิญบริษัท โห่งวฮกเอเยนซี จำกัด ซึ่งในขณะนั้นเป็นเพียงตัวแทนเรือไม่มีเรือของตนเอง มาประชุมปรึกษาหารือเพื่อจัดตั้งสมาคมฯ แต่เนื่องจากในขณะนั้นนโยบายการพัฒนาพาณิชย์นาวีของไทย ยังไม่เป็นที่น่าสนใจ ของภาครัฐการดูแลการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี จึงเป็นงานริเริ่มอยู่ในความดูแลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการมีพลเรือเอก จิตต์ สังขดุลย์ (ในขณะนั้นดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวง

กลาโหม และประธานกรรมการบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด) เป็นประธานอนุกรรมการ ผู้แทนกองทัพเรือ ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ผู้แทนบริษัท ไทยวิสาหกิจสากการเดินเรือ จำกัด ผู้แทนบริษัท ไทยพาณิชย์นาวี จำกัดฯลฯ และผู้แทน สศช. เป็นเลขานุการประชุม จัดตั้งสมาคมนเจ้าของเรือไทย ได้มีการประสานงานจากภาครัฐ ภาคเอกชน และจากต่างประเทศประกอบด้วย

ภาครัฐบาล

1. นาวาตรี อารี สัตยมานะ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
2. นายกมล สนธิเกษตริน
ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
3. นายประเสริฐ เพชรพงษ์พันธ์
ผู้แทน สศช.

รัฐวิสาหกิจ

1. พลเรือตรี บรรพต สูดแสง
2. ผู้อำนวยการบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

ภาคเอกชน

1. นายทวี รัตนันท์ ผู้จัดการทั่วไป
บริษัท ไทยวิสาหกิจสากการเดินเรือ จำกัด
2. นายสันต์ สันติสัมฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการ
บริษัท ไทยวิสาหกิจสากการเดินเรือ จำกัด
3. นายวีร์ วีรางกูร
ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ไทยพาณิชย์นาวี จำกัด
4. CAPT. J. PRAWIT ที่ปรึกษาชาวอังกฤษที่มาปฏิบัติงาน
ในแผนความช่วยเหลือ COLOMBO ในขณะนั้นเป็นผู้ช่วยเหลือในการนำเอกสารจากต่างประเทศและคำแนะนำ (เข้าประชุมบางครั้ง)
5. นายสุธรรม จิตรานูเคราะห์

การประชุมได้ใช้ห้องประชุมกองเศรษฐกิจ ชั้น 3 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการประชุม 2-3 ครั้ง ส่วนมากเป็นการพิจารณาข้อบังคับการจัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือ จากประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน ข้อบังคับของ BSAA ฯลฯ โดยพิจารณาว่ามีอะไรบ้างที่ขัดต่อกฎหมายประมวลแพ่งและพาณิชย์ของไทยหรือไม่ ซึ่งได้รับข้อเสนอแนะจากนายวิ และ นายกมล ช่วยร่างข้อบังคับเป็นภาษาไทย และต่อมาเป็นข้อบังคับฉบับแรกของสมาคมเจ้าของเรือไทย สืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ในที่สุด ก็มีการก่อตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทยขึ้น และจดทะเบียนจัดตั้งเป็นสมาคมการค้าเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2518 โดยจดทะเบียนและตั้งสำนักงานครั้งแรกที่ชั้น 3 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เลขที่ 5 ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ มีผู้จดทะเบียนก่อตั้ง 3 นาย ได้แก่

1. พลเรือตรี บรรพต สุนทรแสง
2. นายยงกิตต์ ไสริกุล
3. นายวี วีรางกูร

และหลังจากนั้นได้มีการประชุมสมาชิก และเลือกตั้งให้ พลเรือตรี บรรพต สุนทรแสง เป็นประธาน สมาคมฯ คนแรก ต่อมาเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2518 คณะผู้แทนจากประเทศไทย ก็ได้เดินทางไปเปิดตัวอย่างเป็นทางการและแนะนำผู้แทนสมาคมต่อผู้นำของประเทศอินโดนีเซีย และสิงคโปร์อย่างเป็นทางการ โดยรวมภาครัฐและเอกชน และถือโอกาสเยี่ยมชมกิจการพาณิชย์นาวีของทั้งสองประเทศ วัตถุประสงค์ในการเดินทางครั้งนี้

1. เพื่อแจ้งให้ทราบว่าประเทศไทยได้จัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทยเสร็จเรียบร้อยตามมติของรัฐบาลอาเซียน
2. เพื่อร่วมประชุมเตรียมการจัดประชุมสหพันธ์เจ้าของเรืออาเซียนครั้งแรก โดยถือเอาการจัดเป็นเจ้าภาพตามตัวอักษร คณะผู้แทนประกอบด้วย

1. พลเรือเอก จิตต์ สังข์ดุรงค์ หัวหน้าคณะ
2. นาวาตรี อารี สัตยมานะ รองปลัดกระทรวงคมนาคม
3. นายกฤษ สมบัติศิริ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
4. พลเรือตรี บรรพต สุนทรแสง ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย
5. นายวิ รัตนันท์ รองประธาน
6. นายยงกิตต์ ไสริกุล เหนรัญญิก
7. นายวี วีรางกูร ปฏิคม
8. นายสุธรรม จิตรานุเคราะห์ เลขานุการคณะ

ผลจากการประกาศตัวเองของสมาคมเจ้าของเรือไทย ซึ่งเป็นประเทศสุดท้ายที่จัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือกลุ่มสมาชิกเจ้าของเรืออาเซียน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมใหญ่สามัญ ครั้งแรก ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทยอินโดนีเซีย ระหว่างวันที่ 11-13 พฤศจิกายน 2518 นั้นเอง

ประวัติเหตุการณ์สำคัญที่ควรทราบเกี่ยวกับสมาคมฯ ประธานสมาคม ฯ ตั้งแต่ท่านแรกจนถึงปัจจุบัน

1. พลเรือตรี บรพต สุนทรแสง
กรรมการผู้อำนวยการ
บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
ดำรงตำแหน่งระหว่าง พ.ศ. 2518-2520
2. พลเรือเอก เทียม มกรานนท์
ประธานกรรมการ
บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
ดำรงตำแหน่งระหว่าง พ.ศ. 2521-2524
3. พลเรือเอก อุดลย์ ตูยานนท์
ประธานกรรมการ
บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
ดำรงตำแหน่งระหว่าง พ.ศ. 2525-2528
4. พลเรือเอก อำนวย เอี่ยมสุไร
ประธานกรรมการ
บริษัท ยูไนเต็ดไทย ชิปปิง จำกัด
ดำรงตำแหน่งระหว่าง พ.ศ. 2529-2534
5. พลเรือตรี ชาโณ เพ็ญชาติ
ประธานกรรมการ
บริษัท จุกานาวี จำกัด (มหาชน)
ดำรงตำแหน่งระหว่าง พ.ศ. 2535-2538
6. นายสุเมธ ต้นธวัช
กรรมการผู้จัดการ
บริษัท ไทวอช เอเยนซี่ จำกัด
ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 2539-2548
7. นายภูมิภัทร์ หะรินสุต
กรรมการผู้จัดการ
บริษัท หะรินสุตขนส่ง จำกัด
ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 2549-2562
8. นายสุรพล มีเสถียร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
กลุ่มบริษัท นกอินทรี จำกัด
ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 2563-ปัจจุบัน

Thai Shipowners' Association

History of Thai Shipowners' Association



The seeds that would later bloom into the Thai Shipowners' Association were planted at a 1974 meeting of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). At this point ASEAN has only five members - Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore and Thailand - all of them fledgling economies in the early 1970s. In order to improve their status and become major players on the world stage, they agreed that they needed to not only standardize their key industries but also enhance cooperation between their private sectors. Among the many collaborative efforts spawned that year, was the birth of the Federation of ASEAN Shipowners Association, which was charged with standardizing and strengthening the member nations' shipping and marine transportation industries. ASEAN astutely noted that some of its members weren't as advanced in shipping and needed assistance in developing marine logistics. Hence, it envisioned a federation in which the countries with the highest tonnage would assist and undertake marine logistics for their neighbors with lower export volumes. Since a strong shipping industry is a key component of export-driven economies like those in Southeast Asia, the association was convinced that all of its members would prosper if they worked hand in hand assisting on another.

At the time Thailand had only the Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA) operating as the representative body for shipper and freight forwarder. But a new organization was needed, one that could partner with similar associations in ASEAN. After the ASEAN meeting in Kuala Lumpur the Thai government, intending to form a reciprocal shipowners' trade group, commissioned the Thai Maritime Navigation Co., Ltd. which would operate as state owned enterprise under the Transport and Communication Ministry. Thai Maritime was given the charge of creating the Thai Shipowners' Association within six months.

Rear Admiral Bunpot Sudsawaeng was asked to head up Thai Maritime as its managing director, a post which he ably stepped into. One of his first orders of business was to invite some of the country's largest shipping firms - Thai Mercantile Marine Ltd. and Thai International Maritime Enterprises Ltd. - to the table to discuss the creation of TSA. These two concerns were already members of

the Thai-Japanese and Japanese-Thai Shipping Clubs. With two ship operators at the table, Rear Admiral Bunpot thought it would be prudent to include input from a shipping agency, or a non-vessel operating common carrier (NVOCC), which doesn't own vessels. Thus, he invited Ngow Hock Agency Co., Ltd. to the discussions.

As discussions commenced the government became concerned that the public sector wouldn't have enough input in creating this new shipping association. Up until this point, the state had not had much interest in developing the shipping trade, but with a freshly signed agreement with ASEAN nations, it knew it needed to be more involved. At the time the Office of National Economic and Social Development Board regulated the shipping business in Thailand. It created a sub-committee responsible for establishing the association, appointing as its chairman Admiral Jitt sangkhadul, then the permanent secretary of the Defense Ministry as well as chairman of the recently formed Thai Maritime Navigation Co., Ltd. The panel was composed of representatives of private industry and the public sector to ensure an open forum and a wide range of views and interests. It was also critical that the committee was able to marshal cooperation from overseas' interests. Public sector members included the Royal Thai Navy, the Commerce Ministry, the Board of Investment, the Transport Ministry and the Foreign Ministry. The private sector members were Thai Maritime Navigation Co., Ltd., Thai Mercantile Marine Ltd., and Thai International Maritime Enterprises Ltd. The NESDB was represented as secretary for the committee.

Its chore was a daunting one, but the panel was staffed with dependable and seasoned professionals who could get the job done. The public members were:

- Lieutenant Commander Aree Sattayamana, deputy permanent secretary of the Transport and Communication Ministry.
- Mr. Kamol Sontikasetrin, Representative for the Council of State.
- Mr. Prasert Petchpongpan, NESDB's delegate.

Private sector representatives included:

- Mr. Rawee Rattananun, General manager of Thai International Maritime.
- Mr. Sant Santisumrit, Thai International Maritime's managing director.
- Mr. Waree Weerangkoon, General Manager, Thai Mercantile Marine Ltd.
- Captain J. Prawit, an English-native advisor working under the Colombo Assistance Scheme. As an advisor, he assisted the committee with his expertise and by contributing documents from other countries' shipping associations.

Rear Admiral Bunpot Sudsawaeng also sat on the committee representing the state-owned enterprise, Thai Maritime Navigation Co., Ltd.

Without delay, the panel met to draft regulations establishing a shipowners' association. It modeled the new statutes after other countries' shipping associations, particularly those of other ASEAN members as well as those of the BSAA. The group had to work with care, however, to ensure that such an organization didn't conflict with Thailand's Civil and Commercial Code. Mr. Rawee and Mr. Kamol were instrumental in scribing the regulations, which still today serve as the guiding code for the Thai Shipowners' Association.

The TSA was registered as a bona fide trade association on October 7, 1975 and it located its offices on Bangkok's Rajdamnern Road on the third floor of the Office of Permanent-Secretary of the Transport and Communication Ministry. Appointed to the charter board of directors were Rear Admiral Bunpot Sudsawaeng, Mr. Yongkit Sotikul and Mr. Waree Weerungkul. Having proven himself to the membership and government as man of action and intelligence, Rear Admiral Bunpot Sudsawaeng was appointed chairman at the association's first meeting.

Within a week the TSA organized a party of members who departed on introductory tour, during which they met with colleagues at shipping associations in Indonesia and Singapore. TSA delegates on this tour included:

- Admiral Jitt Sangkhadul, group leader.
- Lieutenant Commander Aree Sattayamana, deputy permanent secretary of the Transport and Communication Ministry.
- Mr. Krit Sombatsiri, deputy secretary of the National Economic and Social Development Board.
- Rear Admiral Bunpot Sudsawaeng.
- Mr. Rawee Rattananun, vice chairman of TSA.
- Mr. Yongkit Sotikul, TSA's treasurer.
- Mr. Waree Weerangkul, TSA's public relations officer.
- Mr. Sutham Jitranukrao, TSA's secretary.

They toured in part to prove that Thailand had established a shipping association in compliance with the ASEAN agreement from two years earlier and to gear up for and arrange the first ASEAN Shipowners' Federation gathering. With the TSA's creation, the crucial members of the ASEAN shipowners' group were in place and the federation held its first general meeting a month later, in November 1975.

Since then, the Thai Shipowners' Association has become an integral force in helping Thailand's shipper and exporters meet the ever-changing demands of global trade. In addition to carrying out its mission, the TSA was responsible for creating the office of Shipping Promotion Board.

Chronology: The association's chairpersons since its inception to the present include:

- 1. **Admiral Bunpot Sudsawaeng**,
Director General of
the Thai Maritime Navigation Co., Ltd.
Term of office: 1975-1977
- 2. **Admiral Tiem Mokranon**
Chairman of
the Thai Maritime Navigation Co., Ltd.
Term of office: 1978-1981
- 3. **Admiral Adul Tulyanon**
Chairman of
the Thai Maritime Navigation Co., Ltd.
Term of office: 1982-1985
- 4. **Admiral Umuay Iamsuro**
Chairman of
the United Thai Shipping Co., Ltd.
Term of office: 1986-1991
- 5. **Rear Admiral Chano Phenjati**
Chairman of
Jutha Maritime Public Co., Ltd.
Term of office: 1992-1995
- 6. **Mr. Sumate Tanthuanit**
Managing Director of
Ngow Hock Agency Co., Ltd.
Term of office: 1995-2005
- 7. **Mr. Bhumindr Harinsuit**
Managing Director of
Harinsuit Transport Co., Ltd.
Term of office: 2006 - 2019
- 8. **Mr. Suraphon Meesathien**
Chairman, Group CEO of
Nathalin Co., Ltd.
Term of office: 2020- present.

หมวด 1

ข้อความทั่วไป

ข้อ 1. สมาคมนี้มีชื่อว่า **“สมาคมเจ้าของเรือไทย”** เรียกชื่อภาษาอังกฤษว่า **“THAI SHIPOWNERS' ASSOCIATION”**

ข้อ 2. สำนักงานใหญ่ของสมาคมเจ้าของเรือไทย ตั้งอยู่ ณ อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ ชั้น 13 เลขที่ 127/16 ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120

ข้อ 3. วัตถุประสงค์ของสมาคมเจ้าของเรือไทย มีดังต่อไปนี้

3.1 เพื่อพัฒนา ส่งเสริมและจัดปัญหาการพาณิชย์นาวีและโลจิสติกส์ของประเทศรวมทั้งการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ในด้านการขนส่งทางน้ำ และการเดินเรือของเรือไทย

3.2 ให้คำปรึกษาสมาชิกเกี่ยวกับปัญหาการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์ตลอดจน ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของสมาชิก

3.3 ประสานงาน และแก้ไขปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์ระหว่างสมาชิกด้วยกันเอง ระหว่างสมาชิกกับส่วนราชการ สถาบันและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์

3.4 ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสมาชิกในการเสนอข้อคิดเห็น และนโยบายเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์ ต่อส่วนราชการ สถาบันและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์ และกองเรือพาณิชย์ไทย

3.5 เพื่อระงับข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทระหว่างสมาชิกด้วยกันเอง โดยให้คณะกรรมการพิจารณาแต่งตั้งบุคคลที่เห็นสมควรขึ้นเป็นผู้ไกล่เกลี่ยในข้อขัดแย้งนั้นๆ ด้วยความเป็นธรรม โดยยึดถือนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจและส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์ของประเทศ

3.6 ส่งเสริม แลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นและจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อความสามัคคีและประโยชน์ทางวิชาการของสมาชิก

3.7 เข้าเป็นสมาชิกขององค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี และโลจิสติกส์เพื่อประโยชน์และส่งเสริมการดำเนินการของสมาคมและสมาชิก

3.8 สมาคมเจ้าของเรือไทยไม่มีวัตถุประสงค์และไม่ดำเนินการทางการเมือง

หมวด 2

สมาชิก และสมาชิกภาพ

ข้อ 4. สมาชิกของสมาคมเจ้าของเรือไทย แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

4.1 สมาชิกกิตติมศักดิ์ ได้แก่ บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ หรือผู้ที่คณะกรรมการเห็นว่าเป็นผู้ที่ได้ทำประโยชน์หรืออาจทำประโยชน์ให้แก่สมาคมเจ้าของเรือไทย และรับเป็นสมาชิกตามคำเชิญของคณะกรรมการแล้ว

4.2 สมาชิกสามัญ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

- สมาชิกสามัญประเภทหนึ่ง ได้แก่ สมาชิกผู้ก่อตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทย สมาชิกที่มีเรือขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารหรือเรือประเภทอื่นๆ ทั้งนี้จะต้องไม่ขัดต่อข้อบังคับของสมาคม

- สมาชิกสามัญประเภทสอง ได้แก่ สมาชิกที่ประกอบธุรกิจในการเป็นตัวแทนเรือ ทำเรือและอยู่เรือหรืออาจเป็น ผู้ประกอบธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีที่คณะกรรมการเห็นสมควรกำหนดให้เป็น “สมาชิกสามัญประเภทสอง” ได้ เว้นแต่ข้อความในข้อบังคับจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น คำว่า “สมาชิกสามัญ” ให้หมายความรวมถึงสมาชิกสามัญประเภทหนึ่งและสมาชิกสามัญประเภทสอง

4.3 สมาชิกสมทบ ได้แก่ สมาชิกที่ประกอบกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีนอกเหนือจากที่มีลักษณะ หรือคุณสมบัติของสมาชิกสามัญตามข้อ 4.2 ข้างต้น ซึ่งคณะกรรมการเห็นสมควรให้เป็น “สมาชิกสมทบ” ได้

4.4 ผู้ใดประสงค์จะเป็นสมาชิกสมาคมเจ้าของเรือไทย ให้ยื่นใบสมัครตามแบบที่สมาคมกำหนดไว้โดยมีสมาชิก เป็นผู้รับรอง 1 คน แล้วยื่นต่อสมาคม เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบในการประชุมครั้งต่อไป ถ้าไม่มีเสียงคัดค้านหรือมีเสียงคัดค้านไม่เกิน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดหรือคณะกรรมการไม่ได้กำหนดเงื่อนไขในการรับเข้าเป็นสมาชิก ผู้สมัครจึงเข้าเป็นสมาชิกได้

4.5 การพิจารณากำหนดประเภทสมาชิก การพิจารณารับสมัครเข้าเป็นสมาชิกได้และการถอดถอนสมาชิกภาพเป็นดุลพินิจของคณะกรรมการสมาคมเจ้าของเรือไทย การใช้สิทธิของคณะกรรมการในเรื่องดังกล่าวย่อมไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้สมัครหรือสมาชิกในการเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ จากสมาคมเจ้าของเรือไทยและคณะกรรมการ

ข้อ 5. สมาชิกที่เป็นนิติบุคคลจะต้องแจ้งชื่อผู้แทน 1 คน ให้เป็นผู้ใช้สิทธิและปฏิบัติหน้าที่ในฐานะสมาชิกแทน ผู้แทนดังกล่าวจะต้องเป็นผู้ที่มีความสามารถและได้รับมอบอำนาจให้กระทำแทนสมาชิกได้ตามกฎหมาย

หมวด 3

ค่าจดทะเบียน ค่าบำรุง และค่าธรรมเนียม

ข้อ 6. สมาชิกสามัญและสมาชิกสมทบ จะต้องชำระค่าจดทะเบียนสมาชิกภายใน 1 เดือน เมื่อได้รับแจ้งการพิจารณาไว้ เข้าเป็นสมาชิกจึงจะมีฐานะเป็นสมาชิกโดยสมบูรณ์และต้องชำระค่าบำรุงตามที่คณะกรรมการกำหนดไว้ในระเบียบ คือ

6.1 สมาชิกสามัญทุกประเภท จะต้องชำระค่าจดทะเบียนสมาชิกรายละ 5,000 บาท (ห้าพันบาทถ้วน) และจะต้องชำระค่าบำรุงเป็นรายปีตามอัตราดังต่อไปนี้

สมาชิกสามัญประเภทหนึ่ง

- ผู้ก่อตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทย อัตราค่าสมาชิกปีละ 60,000 บาท (หกหมื่นบาทถ้วน)
- มีเรือระวางรวมมากกว่า 100,000 ตันกรอสส์ อัตราค่าสมาชิก ปี ละ 80,000 บาท (แปดหมื่นบาทถ้วน)
- มีเรือระวางรวมตั้งแต่ 50,000 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 100,000 ตันกรอสส์ อัตราค่าสมาชิกปีละ 60,000 บาท (หกหมื่นบาทถ้วน)
- มีเรือระวางรวมตั้งแต่ 10,000 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 50,000 ตันกรอสส์ อัตราค่าสมาชิกปีละ 45,000 บาท (สี่หมื่นห้าพันบาทถ้วน)
- มีเรือระวางรวมตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสส์ แต่ไม่เกิน 10,000 ตันกรอสส์ อัตราค่าสมาชิกปีละ 35,000 บาท (สามหมื่นห้าพันบาทถ้วน)
- มีเรือระวางรวมไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์ อัตราค่าสมาชิกปีละ 25,000 บาท (สองหมื่นห้าพันบาทถ้วน)

สมาชิกสามัญประเภทสอง

- อัตราค่าสมาชิกปีละ 20,000 บาท (สองหมื่นบาทถ้วน)

6.2 สมาชิกสมทบ จะต้องชำระค่าจดทะเบียนสมาชิกรายละ 1,000 บาท (หนึ่งพันบาทถ้วน) และจะต้องชำระค่าบำรุงสมาชิกสมทบเป็นรายปี อัตราปีละ 5,000 บาท (ห้าพันบาทถ้วน)

6.3 ค่าจดทะเบียนของสมาชิกสามัญและสมาชิกสมทบให้ชำระเพียงครั้งเดียว เมื่อสมาคมเจ้าของเรือไทย แจ้งไปยังผู้สมัครและให้นำมาชำระภายใน 30 วัน ส่วนค่าบำรุง สมาคมจะเรียกเก็บในเดือนมกราคมของทุกปี สมาชิกสามัญอาจแบ่งชำระเป็นราย 3 เดือน สำหรับสมาชิกสมทบต้องชำระครั้งเดียวภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ส่งหนังสือเรียกเก็บเงิน เว้นแต่ในกรณีที่สมาชิกสามัญได้เข้าเป็นสมาชิก ในระหว่างปีให้ชำระค่าบำรุงของปีนั้นตามอัตราส่วนที่สมาคมแจ้ง

ข้อ 7. ในกรณีที่สมาคมเจ้าของเรือไทยจัดทำบริการ เพื่อประโยชน์แก่บุคคลใดๆ คณะกรรมการอาจสั่ง หรือวางระเบียบ เรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมค่าใช้จ่ายสำหรับบริการนั้นได้

ข้อ 8. ในกรณีจำเป็นที่ค่าจดทะเบียนสมาชิกและค่าบำรุง ซึ่งเก็บได้ตามข้อ 6 ไม่พอกับค่าใช้จ่ายของสมาคมเจ้าของเรือไทย คณะกรรมการอาจขอให้สมาชิกเฉลี่ยกันออกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกินนั้น ในอัตราส่วนที่คณะกรรมการจะกำหนดอย่างเป็นธรรม

หมวด 4

การขาดจากสมาชิกภาพ

ข้อ 9. สมาชิกอาจลาออกจากการเป็นสมาชิกได้โดยทำหนังสือยื่นต่อสมาคมเจ้าของเรือไทย แต่แม้ว่าจะได้ยื่นหนังสือขอ ลาออกจากการเป็นสมาชิกแล้ว สมาชิกผู้นั้นยังคงผูกพันที่จะต้องชำระเงินค่าบำรุงและหนี้สินใดๆ ที่ค้างชำระอยู่ให้แก่สมาคม จนเสร็จสิ้นครบถ้วน

ข้อ 10. สมาชิกภาพย่อมสิ้นสุดลงเมื่อ

- 10.1 ตาย หรือสิ้นสภาพนิติบุคคล
 - 10.2 ลาออก
 - 10.3 เลิกประกอบกิจการที่ได้แจ้งไว้ในเวลาที่จดทะเบียนเข้าเป็นสมาชิก
 - 10.4 คณะกรรมการมีมติให้พ้นจากสมาชิกภาพตามข้อ 11
- ข้อ 11. คณะกรรมการอาจมีมติด้วยคะแนนไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการที่มาประชุม ให้สมาชิกพ้นจาก สมาชิกภาพได้ หากสมาชิกผู้นั้น
- 11.1 ไม่ชำระค่าบำรุง โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรเกิน 1 ปี
 - 11.2 กระทำการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับของสมาคมเจ้าของเรือไทย
 - 11.3 ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้เป็นบุคคลล้มละลาย
 - 11.4 กระทำการใดๆ ให้เกิดความเสียหายต่อสมาคมเจ้าของเรือไทยหรือสมาชิกอื่นๆ หรือต้องคำพิพากษาถึงที่สุด ในคดีอาญาให้รับโทษจำคุก

ข้อ 12. สมาชิกผู้ใดคณะกรรมการมีมติให้พ้นจากสมาชิกภาพตามข้อ 11 ถ้าสมาชิกผู้นั้นเห็นว่าตนไม่ได้รับความเป็นธรรม ย่อมมีสิทธิอุทธรณ์ ต่อที่ประชุมใหญ่ของสมาคมเจ้าของเรือไทย เพื่อให้ทำการพิจารณาและวินิจฉัย คะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนสมาชิกที่เข้าประชุมจึงจะมีผลกลับมติของคณะกรรมการ

ข้อ 13. เมื่อปรากฏว่า สมาชิกผู้ใดตายหรือสิ้นสภาพนิติบุคคล ให้สมาคมเจ้าของเรือไทยจำหน่ายชื่อสมาชิกผู้นั้นออกจากทะเบียน

หมวด 5

สิทธิ และหน้าที่ของสมาชิก

ข้อ 14. สมาชิกมีสิทธิ

- 14.1 ได้รับความช่วยเหลือจากสมาคมเจ้าของเรือไทย ในกิจการตามวัตถุประสงค์ของสมาคม
- 14.2 ใช้สถานที่และได้รับผลประโยชน์จากสมาคมเจ้าของเรือไทยเท่าเทียมกัน
- 14.3 เสนอความคิดเห็นหรือคำแนะนำต่อคณะกรรมการอันเกี่ยวกับกิจการ และความเจริญก้าวหน้าของสมาคมเจ้าของเรือไทย
- 14.4 ตรวจสอบกิจการ และทรัพย์สินของสมาคมเจ้าของเรือไทยได้ โดยทำคำขอเป็นหนังสือแสดงเหตุผลในการ ขอตรวจสอบต่อคณะกรรมการและมีสมาชิกรับรองคำขอดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนสมาชิกทั้งหมด

ข้อ 15. สมาชิกมีหน้าที่

- 15.1 เคารพ และปฏิบัติตามข้อบังคับ และระเบียบของสมาคมเจ้าของเรือไทย
- 15.2 ปฏิบัติตามมติของที่ประชุมใหญ่ของสมาคมเจ้าของเรือไทย และที่ประชุมคณะกรรมการ
- 15.3 ชำระค่าบำรุง
- 15.4 ใช้ความระมัดระวังและความรอบคอบในการรับรองผู้สมัครเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมเจ้าของเรือไทย
- 15.5 สมาชิกผู้ใดมีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่หรือจำนวนต้นกบธสของเรือต้องแจ้งเป็นหนังสือให้สมาคมเจ้าของเรือ ไทยทราบโดยเร็ว
- 15.6 ห้ามมิให้สมาชิกผู้ใดใช้ชื่อและสถานที่ของสมาคมเจ้าของเรือไทยเพื่อประโยชน์ใดๆ ทางการเมืองหรือเป็นประโยชน์ส่วนตัว

หมวด 6

การดำเนินงานของสมาคมเจ้าของเรือไทย

ข้อ 16. ต้องดำเนินงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสมาคมเจ้าของเรือไทย ภายใต้การอำนวยการของคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วย กรรมการไม่เกิน 10 คน โดยกรรมการสามัญ 9 คน อย่างน้อย 8 คน จะต้องมาจากสมาชิกสามัญประเภทหนึ่ง ส่วนกรรมการสมทบ 1 คน ให้เลือกตั้งจากสมาชิกสมทบ

ข้อ 17. การเลือกตั้งคณะกรรมการให้กระทำในที่ประชุมใหญ่ในปีที่ครบวาระการเลือกตั้งและดำเนินการดังนี้

17.1 ให้ประธานที่ประชุมใหญ่แต่งตั้งผู้ดำเนินการเลือกตั้งและพยานในการนับคะแนนรวม 3 คน ซึ่งมีใบ กรรมการที่เพิ่งครบวาระเพื่อ ดำเนินการเลือกตั้ง

17.2 การเลือกตั้งกรรมการสมทบให้กระทำโดยสมาชิกสมทบ 1 คน มีสิทธิเสนอชื่อสมาชิกสมทบที่ตนเห็นสมควร และมีสมาชิกสมาคม อีกหนึ่งคนเป็นผู้รับรองและให้มีการเลือกตั้งด้วยการลงคะแนนลับโดยสมาชิกสามัญและสมาชิกสมทบ สมาชิกสมทบที่ได้รับคะแนนเสียงมากที่สุดแต่ผู้เดียวเป็นผู้ได้รับเลือกตั้ง ในกรณีที่ที่มีคะแนนเสียงเท่ากันให้ตัดสินโดยการจับสลากและให้กรรมการสมทบที่ได้รับเลือกตั้งเป็นผู้มีสิทธิ ลงคะแนน 1 เสียงแทนสมาชิกสมทบในการเลือกตั้งกรรมการสามัญ

17.3 การเลือกตั้งกรรมการสามัญให้กระทำโดยสมาชิกสามัญ 1 คน มีสิทธิเสนอชื่อสมาชิกสามัญแต่ละประเภทที่ ตนเห็นสมควรและมี สมาชิกสามัญอีก 1 คนเป็นผู้รับรองแล้วให้มีการเลือกตั้งโดยสมาชิกสามัญและกรรมการสมทบด้วยการลงคะแนนลับในบัตรลงคะแนน ซึ่งบัตร แต่ละใบจะเลือกเกินจำนวนกรรมการสามัญมิได้และภายใต้ข้อบังคับข้อ 16 สมาชิกสามัญที่ได้รับคะแนนเสียงมากที่สุด 9 ลำดับแรกเป็นผู้ได้ รับเลือกตั้ง ในกรณีที่ที่มีคะแนนเสียงเท่ากันให้ตัดสินโดยการจับสลาก

17.4 ให้กรรมการสามัญและกรรมการสมทบที่ได้รับเลือกตั้งทำการเลือกตั้งประธานคณะกรรมการโดยการลง คะแนนลับ กรรมการสามัญผู้ได้รับคะแนนเสียงมากที่สุดเพียงผู้เดียวเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งและเป็นประธานสมาคมเจ้าของเรือไทยโดยตำแหน่ง แล้วให้ประธานสมาคม เป็นผู้แต่งตั้งรองประธานคณะกรรมการอีก 2 คน เพื่อดำรงตำแหน่งรองประธานสมาคมคนที่ 1 และคนที่ 2 และแต่งตั้งเลขาธิการ เหนรัญญิก ตำแหน่งละ 1 คน รวมทั้งตำแหน่งกรรมการอื่นด้วย

ข้อ 18. สมาชิกผู้ได้รับมอบอำนาจแทนที่มาร่วมประชุมเท่านั้น มีสิทธิออกเสียงเลือกตั้งในที่ประชุม

ข้อ 19. กรรมการสามัญให้อยู่ในตำแหน่งคราวละ 2 ปี และเมื่อครบกำหนดแล้วอาจรับเลือกตั้งเข้ามาเป็นกรรมการใน คราวต่อไปได้อีก กรรมการ สมทบให้อยู่ในตำแหน่งคราวละ 1 ปี และเมื่อครบกำหนดแล้วอาจรับเลือกตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคราวต่อไปได้อีก

ข้อ 20. ในการบริหารงานของสมาคมเจ้าของเรือไทย ถ้าตำแหน่งประธานสมาคมว่างลงไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ให้รองประธานสมาคมคนที่ 1 หรือ คนที่ 2 ตามลำดับดำรงตำแหน่งแทนเพียงคนเดียวจนครบวาระ

ข้อ 21. ถ้าตำแหน่งกรรมการว่างลงไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ให้คณะกรรมการแต่งตั้งสมาชิกสามัญหรือสมาชิกสมทบแล้วแต่ กรณี ดำรงตำแหน่ง แทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง

ข้อ 22. กรรมการผู้ใดที่มีได้เข้าร่วมประชุม และขาดการติดต่อกับสมาคมเจ้าของเรือไทยเกินกว่า 3 เดือนติดต่อกัน โดยไม่มี เหตุผลสมควรให้ ถือว่าพ้นจากตำแหน่งกรรมการและให้คณะกรรมการแต่งตั้งสมาชิกสามัญหรือสมาชิกสมทบแล้วแต่กรณีดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการ ที่ว่างลงนั้น

ข้อ 23. ให้กรรมการผู้ได้รับการแต่งตั้ง ตามข้อ 21 และ 22 อยู่ในตำแหน่งเพียงเท่าที่กำหนดของผู้ซึ่งตนแทน

ข้อ 24. คณะกรรมการมีอำนาจ และหน้าที่ดังต่อไปนี้

24.1 ดำเนินกิจการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และข้อบังคับของสมาคมเจ้าของเรือไทย ในกรณีที่มีอำนาจแต่งตั้ง คณะกรรมการหรืออนุกรรมการเพื่อปฏิบัติงานเฉพาะอย่าง ตลอดจนแต่งตั้งที่ปรึกษา และว่าจ้าง แต่งตั้งหรือถอดถอนพนักงานและลูกจ้างของสมาคมเจ้าของเรือไทย

24.2 แจ้งให้สมาชิกทราบถึงผลงานที่สมาคมเจ้าของเรือไทยได้ปฏิบัติไปเป็นลายลักษณ์อักษร

24.3 จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญประจำปีของสมาคมเจ้าของเรือไทยตามข้อ 27 และการประชุมใหญ่วิสามัญตาม ข้อ 28

ข้อ 25. กรรมการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

25.1 ถึงคราวออกตามวาระ

25.2 ตาย

25.3 ลาออก

25.4 ที่ประชุมใหญ่ลงมติด้วยคะแนนเสียงเป็นเอกฉันท์ให้ออก

25.5 พ้นจากสมาชิกภาพตามข้อ 10

25.6 ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่า ได้กระทำการอันเป็นความผิดตามกฎหมายว่าด้วยสมาคมการค้า หรือต้องโทษจำคุกตามกฎหมายอาญา

25.7 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์สั่งให้ออกตาม มาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พุทธศักราช 2509

หมวด 7

ที่ประชุมใหญ่ และการประชุมของคณะกรรมการ

ข้อ 26. เว้นแต่ข้อบังคับข้อใดจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การประชุมใหญ่ให้หมายความรวมถึงการประชุมใหญ่สามัญและ การประชุมใหญ่วิสามัญ

ข้อ 27. ให้มีการประชุมใหญ่สามัญประจำปีของสมาคมเจ้าของเรือไทย ภายในไม่เกินเดือนมีนาคมของทุกปี เพื่อให้ คณะกรรมการเสนอรายงานประจำปีแสดงผลการดำเนินงานในรอบปี เสนอบัญชี และงบดุล ขออนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกิจการอื่น ๆ รวมทั้งเลือกตั้งกรรมการ (เฉพาะในปีที่ครบกำหนดวาระที่ต้องมีการเลือกตั้ง) โดยให้คณะกรรมการแจ้งวัน เวลาและสถานที่ ที่จะมีการประชุมรวมทั้งวาระการประชุมให้สมาชิกทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน

ข้อ 28. การประชุมใหญ่ครั้งอื่นในปีเดียวกันนอกเหนือจากการประชุมใหญ่ตามข้อ 27 ให้เรียกว่าการประชุมใหญ่วิสามัญ ซึ่งอาจเรียกให้มีการประชุมได้ในกรณีดังต่อไปนี้

28.1 คณะกรรมการเรียกประชุมใหญ่วิสามัญ เมื่อพิจารณาเห็นว่ามิเหตุสมควรหรือจำเป็นที่จะเรียกประชุม

28.2 เมื่อคณะกรรมการได้รับคำร้องขอเป็นหนังสือจากสมาชิกไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนสมาชิกทั้งหมดให้ คณะกรรมการเรียกประชุมใหญ่วิสามัญ

28.3 การเรียกประชุมใหญ่วิสามัญให้คณะกรรมการแจ้งกำหนดวัน เวลา และสถานที่ ที่จะมีการประชุม นั้น รวมทั้ง จุดประสงค์ของการประชุมดังกล่าวด้วยให้สมาชิกทราบเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน

ข้อ 29. ในการประชุมใหญ่ทุกราว หากสมาชิกไม่ครบจำนวนสมาชิกทั้งหมดมาประชุม ต้องมีสมาชิกมาประชุมไม่น้อยกว่า 1 ใน 4 ของจำนวนสมาชิกทั้งหมดจึงจะครบเป็นองค์ประชุม โดยในจำนวนนี้ต้องมีสมาชิกสามัญไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนสมาชิกที่มาประชุม ในกรณีการเรียกประชุมตามข้อ 27 และข้อ 28.1และไม่ครบองค์ประชุมภายในหนึ่งชั่วโมงหลังจากถึงกำหนดเวลานัดประชุม ให้เลื่อนการประชุมออกไปและจะต้องจัดให้มีการประชุมใหญ่ครั้งใหม่ภายใน 14 วัน หลังจากวันประชุมครั้งแรกและการประชุมครั้งใหม่ นี้ หากมีสมาชิกสามัญมาประชุมเกินกว่าครึ่งหนึ่งของสมาชิกที่มาประชุม ก็ให้ถือว่าครบองค์ประชุม แต่การเรียกประชุมตามข้อ 28.2 ไม่ว่าจะเป็นการเรียกประชุมครั้งใดก็ตาม หากไม่มีสมาชิกสามัญมาประชุมเกินครึ่งหนึ่งของสมาชิกที่มาประชุมภายในหนึ่งชั่วโมงหลัง จากถึงกำหนดเวลานัดประชุม ให้ยกเลิกการประชุมโดยไม่ต้องเรียกประชุมใหม่

ข้อ 30. ให้ประธานกรรมการเป็นผู้เรียกประชุมและจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง โดยต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่าครึ่งหนึ่ง จึงจะครบเป็นองค์ประชุม

ข้อ 31. การประชุมใหญ่และ การประชุมคณะกรรมการ ให้ประธานสมาคมเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานสมาคมไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้รองประธานสมาคมปฏิบัติหน้าที่แทน ถ้าทั้งประธานสมาคมและรองประธานสมาคมไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานเฉพาะการประชุมคราวนั้น

ข้อ 32. การประชุมใหญ่และ การประชุมคณะกรรมการ ให้บันทึกการประชุมเป็นภาษาไทยไว้ทุกครั้ง และต้องเสนอเพื่อรับรองในที่ประชุมครั้งต่อไป

ข้อ 33. การใดที่ที่ประชุมใหญ่ต้องลงมติและไม่มีข้อบังคับใดกำหนดจำนวนคะแนนเสียงไว้เป็นการเฉพาะ การนั้นจะต้องได้รับคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนสมาชิกที่เข้าประชุม จึงจะมีผลบังคับใช้ และในการลงมติทุกครั้งให้กรรมการสมทบเป็นผู้ออกเสียงแทนสมาชิกสมทบทั้งหมด ซึ่งถือว่าเป็นหนึ่งเสียง

หมวด 8 การเลิกสมาคม

ข้อ 34. การเลิกสมาคมเจ้าของเรือไทยต้องได้รับมติที่ประชุมใหญ่ โดยมีหนังสือบอกกล่าวเรียกประชุมให้สมาชิกทั้งหมดทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน และจะต้องได้รับคะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนสมาชิกสามัญทั้งหมด จึงจะเลิกสมาคมได้

ข้อ 35. เมื่อเลิกสมาคมเจ้าของเรือไทย และชำระบัญชีแล้ว ถ้ามีทรัพย์สินของสมาคมเหลืออยู่ ให้โอนไปให้แก่บุคคลที่มี วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการกุศลสาธารณะ ตามมติที่ประชุมใหญ่

หมวด 9 เบ็ดเตล็ด

ข้อ 36. หนังสือบอกกล่าวต่างๆ ตามที่ข้อบังคับกำหนดให้ส่งแก่สมาชิก ถ้าได้ส่งไปทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังที่ อยู่ของสมาชิกตามที่ปรากฏในทะเบียนสมาชิกแล้ว ให้ถือว่าได้ส่งไปโดยถูกต้อง

ข้อ 37. การเงินของสมาคมเจ้าของเรือไทย ให้จัดการไปตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร เงินสดถ้ามี ให้นำไปฝากไว้กับธนาคารที่คณะกรรมการเห็นสมควร การสั่งจ่ายเงินของสมาคม ด้วยเช็คและตั๋วเงิน ต้องมีประธานสมาคมหรือผู้ที่สมาคมมอบหมายลงชื่อและประทับตราสมาคมทุกครั้ง

ข้อ 38. ให้เหรียญกษาปณ์ให้มีบัญชีการเงินของสมาคมพร้อมด้วยใบสำคัญและหลักฐานให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ และให้ตรงต่อความเป็นจริงเสมอหลักฐานเกี่ยวกับการเงินตามวรรคหนึ่งให้อยู่ในความรับผิดชอบของประธานสมาคมกับเหรียญกษาปณ์ร่วมกันรักษาไว้เพื่อการตรวจสอบบัญชี

ข้อ 39. ให้คณะกรรมการจัดการให้ทำงบดุลส่งให้สมาชิกทุกรอบปีบัญชีโดยผ่านการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี ซึ่งที่ประชุมใหญ่แต่งตั้ง และรายงานผลการดำเนินงานประจำปีไปยังสมาชิก ก่อนวันประชุมอย่างน้อย 7 วัน

ข้อ 40. รอบปีการบัญชีของสมาคมเจ้าของเรือไทย ให้เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ของทุกปี และสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคมของปีเดียวกัน

ข้อ 41. ให้ที่ประชุมใหญ่สามัญเป็นผู้แต่งตั้งผู้สอบบัญชีและให้ผู้สอบบัญชีอยู่ในตำแหน่งคราวละ 1 ปี

ข้อ 42. กิจการอันต้องกระทำในที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี มีดังนี้

- 42.1 รับรองรายงานการประชุม
- 42.2 คณะกรรมการรายงานผลการดำเนินงานประจำปี
- 42.3 พิจารณางบดุล
- 42.4 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าสอบบัญชี
- 42.5 พิจารณาข้อเสนอดเนินการ (ถ้ามี)
- 42.6 พิจารณาญัตติของสมาชิก (ถ้ามี)
- 42.7 เลือกตั้งคณะกรรมการตามข้อ 27 (เฉพาะในปีกำหนดให้มีการเลือกตั้ง)
- 42.8 เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

หมวด 10 การแก้ไขข้อบังคับ

ข้อ 43. การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับฉบับนี้ จะทำได้ก็แต่โดยคณะกรรมการเป็นผู้เสนอหรือสมาชิกรวมกันไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนสมาชิกทั้งหมด ซึ่งอย่างน้อยครั้งหนึ่งจะต้องเป็นสมาชิกสามัญได้เสนอญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมและได้มีการพิจารณาร่วมกันแล้วกับคณะกรรมการ แล้วให้คณะกรรมการเรียกประชุมใหญ่เพื่อลงมติตามหมวด 7 จึงจะมีผลใช้บังคับ ให้คณะกรรมการแจ้งกำหนดการประชุมใหญ่เพื่อแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อบังคับให้สมาชิกทราบล่วงหน้าเป็นหนังสือพร้อมสำเนาข้อบังคับส่วนที่มีการเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมก่อนวันประชุมอย่างน้อย 7 วัน

หมวด 11 บทเฉพาะกาล

ข้อ 44. สำหรับสมาชิกที่เป็นสมาชิกสมทบของสมาคมเจ้าของเรือไทยอยู่แล้ว สามารถดำรงสถานะภาพสมาชิกสมทบอยู่ต่อไป โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนสถานะภาพเป็นสมาชิกสามัญประเภทสอง

ข้อ 45. ในกรณีที่ข้อบังคับของสมาคมเจ้าของเรือไทยมีการแก้ไข หรือเพิ่มเติม ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการให้เป็นไปตามนั้น ก็ให้กรรมการดำเนินการเพื่ออนุมัติให้เป็นไปตามการแก้ไข หรือเพิ่มเติมนั้น ภายในเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร

Membership Application

Application No..... Date.....
 Filed for Membership during the.....meeting

Written at.....
 Date.....

Name (or Company Name).....
 Address.....
 Sub-district.....District.....
 Province.....Zip Code.....
 Tel..... Fax.....
 Occupation.....
 Registration Place.....
 Registration No.....
 Registration Date.....
 Name of Chairman of the Board of Directors.....
 Name of Managing Director.....
 Name of Manager.....

Signature.....Applicant
 Signature.....Recommender
 Signature.....Guarantor

NAME OF SHIP	BUILD	D.W.T.	N.R.T.	G.R.T.

Route
 Type.....
 Name of person who completed this form (please write legibly).....

Required Document for Application

1. Copy of the registrants company ownership certificate
2. Copy of business license
3. Copy of letter of intent or company prospectus

Remarks: In the case of those applying for all ordinary membership, a copy of the ship license must be attached

Letter Appointing Juristic Persons

The juristic person who applies for membership, of any type, must issue a document appointing a representative of his/her juristic person, along with submitting the following document:

1. Evidentiary document of current occupational post of the representative
2. Two 2 inches X 2 inches photograph of the representative



TIPS CO., LTD.INSIDE FRONT COVER



THORESEN GROUP

THORESEN & CO., (BANGKOK) LTD.

.....INSIDE BACK COVER



TIPCO MARITIME CO.,LTD.1



PRIMA MARINE
PUBLIC COMPANY LIMITED

PRIMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED2-3



JUTHA MARINE COMPANY LIMITED5



SRIRACHA MARINE CO.,LTD.7



SEA OIL
PUBLIC COMPANY LIMITED

SEA OIL PUBLIC COMPANY LIMITED.....9



TMN CO.,LTD.11



**BUREAU
VERITAS**

BUREAU VERITAS (THAILAND) LTD.13



SANG THAI NAVIGATION 1977 CO.,LTD.16



NATHALIN COMPANY LIMITED17



SIAM LUCKY MARINE CO.,LTD.21



BIG SEA CO., LTD.

BIG SEA COMPANY LIMITED22



HARINSUIT TRANSPORT CO.,LTD.23



REGIONAL CONTAINER LINES PUBLIC
COMPANY LIMITED.....28



ASIAN MARINE SERVICES PUBLIC
COMPANY LIMITED29



GERMAN LASHING Robert Böck GmbH.....35



T.I.M. SHIP MANAGEMENT CO.,LTD.35



BSC MANAGEMENT SEAFARER
RECRUITMENT CO.,LTD.44



A & MARINE (THAI) CO.,LTD.44

TRUTH

MARITIME SERVICES
COMPANY LIMITED

TRUTH MARITIME SERVICES CO.,LTD.57



**NIPPON PAINT
MARINE**

NIPPON PAINT MARINE

(SINGAPORE) PTE LTD.65



RMS MARINE SERVICE COMPANY LTD.71



BRILLIANT PERFORMANCE CO.,LTD.



Wilhelmsen Ships Service

WILHELMSSEN SHIPS SERVICE PTE LTD.



Panjathani Tower Bldg.



อาคารปิฎกธานีทาวเวอร์ ชั้น 13 เลขที่ 127/16 ถนนรัชดาภิเษก
ชองนนท์ กรุงเทพฯ 10120

Panjathani Tower Bldg. 13th Fl., 127/16 Ratchadapisek Road,
Chongnonsee, Bangkok 10120 Thailand.

Tel : 0 2681 1010 Fax : 0 2681 1011

E-mail : manager@thaishipowners.com

www.thaishipowners.com



www.thoresenshipping.com

THORESEN

S H I P P I N G

“ Our vision is for Thoresen Shipping to be a professional ship owner and operator delivering a high-quality service with passion for being the best in class for cost control and in caring for our environment. “

Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd.
26/32-34 Orakarn Building 10th Floor,
Soi Chidlom, Ploenchit Road, Lumpinee,
Pathumwan, Bangkok 10330

Tel: (+66) 2 254 8437
Fax: (+66) 2 254 9417
Contact: mar@thoresen.com



Keeping your fleet and our seas safer and greener

ClassNK is leading the implementation of environmentally friendly activities across the world. Working with the industry to improve the standards of ship recycling and support the development of renewable energy solutions, ClassNK provides certification services for ship recycling facilities as well as wind turbines, wave power, tidal current, ocean current and ocean thermal energy conversion technologies.

ClassNK
www.classnk.com