

a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ รุรทิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.14 • ISSUE 160 • MAY 2023



THE LUXURY CATAMARAN **SUNREEF80** ECO

Boat report

Tide Runner performs well beyond expectations with YANMAR!

Special report

ก้าวต่อไปของจีน ภายใต้การนำสมัยที่ 3 ของ สี จิ้นผิง [ตอนที่ 4] ความทันสมัยแบบจีน

Boat Technique

กวีอ่านสมอ
สำคัญเสมอ

KODEN KSD-1100/1210
10.1-inch/21.5-inch
Multi Function Display



Find us on:
facebook.

aboatmagazine

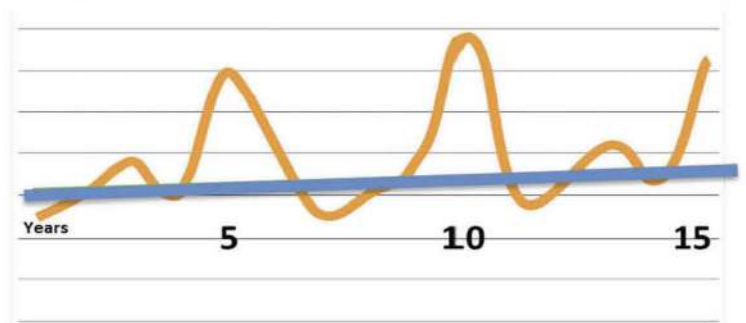
LIFERAFT RENTAL

WHY Choose Liferaft Rental?

- \$ Quick
- \$ Fixed Price
- \$ Approved Liferaft & Certificate
- \$ Due-dated Monitoring
- \$ Authorized Service Team
- \$ Available in all thailand major ports

Simple, No Delay, No Condemned, No Surprise

Liferaft Cost Comparison
(20 person Throw-overboard liferaft)



Traditional liferaft servicing costs

MSC liferaft rental costs



บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด
Marine Servitec Co., Ltd.

1111 MU 6, Soi Thadsaban Bangpoo 10, Taiban Road,
Tambon Taiban, Amphur Muang, Samutprakarn 10280
Thailand

Contact

Tel : +66 (0) 2703-3477 to 78

Fax : +66 (0) 2703-4572

E-mail : info@msc.co.th

Website : www.msc.co.th

Facebook : [marineservitec](https://www.facebook.com/marineservitec)





หลักสูตรลูกเรือเข้ายาม ฝ่ายเดินเรือ - ฝ่ายช่างกล

หลักสูตร 4 เดือน เรียนทฤษฎี 2 เดือน ฝึกภาคทะเลอย่างน้อย 2 เดือน

คุณสมบัติผู้สมัคร

- สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
- จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่าขึ้นไป
- มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
- การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
- ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

ลักษณะอาชีพ - การทำงาน

- ทำงานบนเรือสินค้าประเภทต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ
- ทำงานในท่าเรือต่างๆ
- ทำงานในอู่เรือและซ่อมท่าเรือ
- ทำงานในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง (แทนชุดเจาะ: Off-Shore)

ค่าเรียนตลอดหลักสูตร

55,000 บาท

ค่าสมัครและจองสิทธิการเรียน

3,000 บ.

ชำระวันมอบตัว 26,000 บ.

ที่เหลือชำระ 13,000 บ.

จำนวน 2 งวด

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

- สอบข้อเขียนความรู้ทั่วไป
- สอบสมรรถนะร่างกาย
- การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
- ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
- สอบสัมภาษณ์

หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ

หลักสูตร 2 ปี เรียนทฤษฎี 1 ปี ฝึกภาคทะเลอย่างน้อย 1 ปี

คุณสมบัติผู้สมัคร

- สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
- จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่าขึ้นไป
- มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
- การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
- ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

ลักษณะอาชีพ - การทำงาน

สามารถดูแลและนำพาเรือขนส่งสินค้าไปยังปลายทางอย่างปลอดภัย ทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงสินค้าที่บรรทุก ควบคุมคนประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และดูแลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีตลอดจนปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย

ค่าธรรมเนียมตลอดหลักสูตร

165,000 บาท

ค่าสมัครและจองสิทธิการเรียน

3,000 บ.

ชำระวันมอบตัว 32,000 บ.

ที่เหลือชำระงวดละ 13,000 บ.

จำนวน 10 งวด

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

- สอบข้อเขียนความรู้ทั่วไป
- สอบสมรรถนะร่างกาย
- การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
- ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
- สอบสัมภาษณ์





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมกัคดิ์ พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลัน, คุณเฉลิมรัฐ สักกาวาศิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครนิตย วาณิชชัย

สวัสดีครับ ผู้ที่ใ้กำลังใจ **aboat** ทุกท่าน

ท่ามกลางความร้อนอบอ้าวและมลภาวะทางอากาศที่สูงผิดปกติในหลายพื้นที่ของประเทศ รวมทั้งภัยแล้งจากปรากฏการณ์ El Nino ที่ตั้งท่ารออยู่ในอนาคตอันใกล้ ชีวิตของพวกเราต้องดำเนินต่อไป บนเส้นทางที่หลบหลีกความทุกข์ยากต่างๆ ให้กระทบเราน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

aboat ฉบับนี้ได้รับการสรรหาเรื่องที่น่าสนใจมีสาระ ควรค่าแก่การอ่านและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตจริงได้ตามโอกาสที่อำนวย อาทิ เรื่องการควบคุมการจราจรทางเรือ ซึ่งเป็นพาหนะหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพราะลำเลียงได้ในปริมาณสูงด้วยค่าใช้จ่ายต่ำ มีกฎกติกาหลากหลายที่จำเป็นต้องรู้ เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย

ความทันสมัยแบบจีน ซึ่งกำหนดโดยสมาชิกใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์ ด้วยความริเริ่มของท่านประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ผู้เข้ารับตำแหน่งในสมัยที่ 3 เมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา นับว่ามีความน่าสนใจไม่น้อยเลย มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวอยู่หลายประการ ออกแบบมาเพื่อใช้ในการพัฒนาประเทศชาติ ที่มีประชากรกว่า 1,400 ล้านคน มีความสุขุมลุ่มลึกและเหมาะสมกับสังคมจีนในปัจจุบัน ลองอ่านดูครับ เชื่อว่าจะพบแง่มุมที่เราสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้อยู่พอสมควร

พบกับใหม่ฉบับหน้า สวัสดีครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีแอนด์ เอนเตอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสาโลงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : info@aboatmagazine.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : aboatmagazine IG : aboatmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันชีวิต ฝ่ายภาพ **aboat** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่วงชล ศิลปกรรม ยุทธจักร อนุศรี, ART **aboat** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย จรัญ สังเกต

10.1-inch / 21.5-inch
Multi Function Display

KSD-1100 / 1210



AIS Class B

Various screen displays

Video surveillance

Chart display

Easy operation

Built-in Class B AIS transceiver essential for safe navigation

AIS radar screen which is easy to get the AIS information using ring markers / Dashboard to display various data / NAVI and PLOT data management / Tide information, etc., are possible.

By installing network cameras*, it is possible to monitor onboard and outboard conditions up to four screens.

Support variety charts of C-MAP (MAX), original chart, ENC chart. It also supports to overlay satellite images on the chart.

Easy touch screen and mouse* operation
The KSD-1100 is equipped with an operation panel.

*Owner supplied



ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานในพิธีรับมอบเรือหลวงช้าง ณ อู่ต่อเรือหุดงจงหัว สาธารณรัฐประชาชนจีน

วันที่ 17 เมษายน 2566 พลเรือเอก เชิงชาย ชมเชิงแพทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ พร้อมด้วย นางจตุพร ชมเชิงแพทย์ นายกสมภาคภริยาทหารเรือ และคณะ เป็นประธานในพิธีรับมอบ เรือหลวงช้าง เรือยกพลขึ้นบก ลำใหม่ของกองทัพเรือ ณ อู่ต่อเรือหุดงจงหัว สาธารณรัฐประชาชนจีน

กองทัพเรือได้จัดหาเรือยกพลขึ้นบกลำใหม่ เข้าประจำการในกองเรือยกพลขึ้นบก และยุทธบริการ กองเรือยุทธการ เพื่อทดแทนเรือยกพลขึ้นบกเก่า (เรือหลวงช้าง ลำที่ 2) ตามยุทธศาสตร์กองทัพเรือระยะ 20 ปี พ.ศ.2560 - 2579 ซึ่งกำหนดความต้องการเรือเนกประสงค์ยกพลขึ้นบกขนาดใหญ่ไว้ จำนวน 4 ลำ เพื่อใช้ปฏิบัติงานร่วมกับเรือ อากาศนาวิ หน่วยกำลังต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง หน่วยกำลังนาวิกโยธิน และหน่วยสงครามพิเศษทางเรือ ตั้งแต่ในภาวะปกติ โดยมีขีดความสามารถในการปฏิบัติการยุทธสะเทินน้ำสะเทินบก การขนส่งลำเลียง และเป็นเรือบัญชาการ และการสนับสนุนการปฏิบัติการเรือดำน้ำ การค้นหา และกู้ภัยทางทะเล รวมทั้งสนับสนุนการช่วยเหลือและกู้ภัยเรือดำน้ำ และการช่วยเหลือ และบรรเทาสาธารณภัย การอพยพประชาชน สนับสนุนการป้องกันและต่อต้าน การก่อการร้ายในทะเลและท่าเรือ

ปัจจุบันกองทัพเรือ มีจำนวนเรือเนกประสงค์ยกพลขึ้นบกขนาดใหญ่ ไม่เพียงพอตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดหาเพิ่มเติม เพื่อให้มีขีดความสามารถเป็นไปตามยุทธศาสตร์ที่กำหนด ทั้งนี้ตามระเบียบของกองทัพเรือ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การตั้งชื่อเรือรบ ตามประเภทของเรือ โดยในส่วนของเรือยกพลขึ้นบก กำหนดให้ตั้งชื่อตามเกาะต่างๆ ในประเทศไทย โดยเรือยกพลขึ้นบกลำใหม่นี้ ได้รับพระราชทานชื่อจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า “เรือหลวงช้าง” (เกาะช้าง จ.ตราด)

สำหรับเรือหลวงช้าง ดำเนินการจัดสร้าง โดยบริษัท China Shipbuilding Trading จำกัด ณ อู่ต่อเรือหุดงจงหัว เมืองเซียงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้รับการปรับปรุงและพัฒนาแบบมาจากเรือ LPD Type 071 ที่ประจำการในกองทัพเรือจีน ใช้ระยะเวลาในการสร้างเรือ ประมาณ 4 ปี โดยมีกำหนดเดินทางออกจากสาธารณรัฐประชาชนจีนในวันที่ 18 เมษายน 2566 และจะเดินทางถึงประเทศไทย ในวันอังคารที่ 25 เมษายน 2566



นายกสมภาคกีฬาแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้โอวาทนักเล่นโบไทย ที่จะเข้าร่วมการแข่งขันซีเกมส์ ณ ราชาอาณาจักรกัมพูชา

วันที่ 19 เมษายน 2566 พลเรือเอก สมประสงค์ นิลสมัย นายกสมภาคกีฬาแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ มอบโอวาท แก่คณะนักกีฬาเรือใบ ที่จะเข้าร่วมการแข่งขันกีฬาซีเกมส์ ครั้งที่ 32 ณ ราชาอาณาจักรกัมพูชา ที่จะมีขึ้นระหว่าง 5 - 17 พฤษภาคม 2566 ณ ห้องอาหารนายทหารสัญญาบัตร (Officer Club) อาคารราชนาวิกสภา ถนนอรุณอมรินทร์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ โอกาสนี้ นายกสมภาคฯ ได้มอบให้โอวาทแก่นักกีฬา ชื่นชมความมุ่งมั่นตั้งใจ ในการเตรียมความพร้อม เข้าแข่งขันกีฬาเรือใบ เพื่อชิงชัยในมหกรรมกีฬาซีเกมส์ครั้งที่ 32 ณ กรุงพนมเปญ ราชาอาณาจักรกัมพูชา ว่ามีความก้าวหน้าของทีมมาโดยลำดับ ตั้งแต่การคัดเลือกนักกีฬา เพื่อเป็นตัวแทนประเทศไทย การเก็บตัวฝึกซ้อม การเข้าแข่งขันเพื่อประลองฝีมือ ในรายการแข่งขันทั้งในและต่างประเทศ ในระดับนานาชาติ จนมีความมั่นใจได้ว่า ในการแข่งขันเรือใบซีเกมส์ครั้งนี้ จะสร้างผลงานที่ดีให้เป็นที่ประจักษ์

ทั้งนี้ การแข่งขันเรือใบในกีฬาซีเกมส์ จะทำการแข่งขันที่ สนาม Sokha Beach เมืองพระสีหนุวิลล์ ระหว่างวันที่ 2 - 8 พฤษภาคม 2566 ซึ่งนักกีฬามีกำหนดการ เก็บตัวฝึกซ้อมสนามจริงที่กัมพูชา ระหว่างวันที่ 22 เมษายน - 1 พฤษภาคม 2566 โดยทางสมาคมกีฬาแห่งประเทศไทย มีความคาดหวังทั้ง 5 รายการ ซึ่งจากการประเมินคู่ต่อสู้ และจากการฝึกซ้อม รวมถึงส่งแข่งในรายการต่าง ๆ ก่อนหน้านี้ คาดว่าน่าจะได้เหรียญ ในทุกประเภท โดยหวังไว้ 3 เหรียญทอง ในประเภท ILCA 4 , ILCA 6, Optimist และอีก 2 เหรียญเงินหรือทองแดง ประเภท ILCA 7, 29er



- ▶ OIL CONTAINMENT BOOM
- ▶ OIL ABSORBENT
- ▶ OIL SKIMMERS
- ▶ DISPERSANT SPRAYERS
- ▶ TEMPORARY OIL STORAGE

Quality Product Standard of ISO9001-2015 Certified Company and IACS Approved Factories.

Suitable to users of A Single Port Mooring (SPM), General Cargo Port, Ro-Ro Cargo Port , Feeder Cargo, Cargo High-Speed Craft Port, Mobile offshore drilling units, Shipyards and Passenger Vessel Ports

YOUR **SAFETY** PARTNER ON BOARD

Boatreport 1



**TIDE RUNNER PERFORMS
WELL BEYOND EXPECTATIONS
WITH YANMAR!**

Gary Doornbos's retirement project 'Tide Runner' has impressed with her beautiful wooden craftsmanship, however the sea trials of this modern retro/classic bay cruiser under Yanmar 6LPA-STP2 power have exceeded expectations by a good margin.

'Tide Runner' sitting pretty at her marina berth

The classic styling of recently-launched bay cruiser Tide Runner has only exceeded her beautiful wooden lines with her performance and builder/owner Gary Doornbos is absolutely stoked with the outcome!

The 10-metre Clem Masters design was a retirement project for long-time boat builder Gary who chose the ever-popular Yanmar 6LPA-STP2 in-line six-cylinder marine diesel engine to power his single-screw beauty.

This 315mhp, direct-injection turbocharged legend of the Yanmar marine diesel range is an incredibly popular choice for builders of new vessels and repowers alike, but even Gary, (with his decades of experience), has been unexpectedly surprised by the performance.

Regular followers of Power Equipment's magazine Power News may recall Gary hoping for a top speed of about 20 knots, with economical cruising expected at 12 to 14 knots.

Following her launch in late 2022, sea trials have proven once again that Yanmar is still the name to beat in dedicated marine power.

Gary has reported that Tide Runner is delivering an impressive 24.5knots at WOT, (on a new and relatively tight engine - most diesels will perform even better after some running hours). And he couldn't be happier!



Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO₂



Sail Boat

With a thermal efficiency of over 40%, diesel engines compare favorably to gasoline and can go a long way towards reducing the impact of engines on the environment. Unfortunately, diesel engines are also known for the exhaust they emit, which contains levels of particulate matter (PM) and nitrous oxides (NO_x) that can contribute to air pollution. From the late 1990s, regulations on marine diesel exhaust emissions have been implemented and strengthened in countries all over the world. Yanmar has been active in conducting research towards clean emissions for diesel engines and early on cleared the strict US EPA (US Environmental Protection Agency) regulations as well as regulations from many other countries.

Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion efficiency, a diesel engine will emit 20-40% less of the greenhouse gas CO₂ than an equivalent gasoline engine, a significant reduction. In environmentally conscious Europe, diesel has captured more than 50% of the passenger vehicle market. Diesel use is increasing in the US and other regions too, and, with a focus on diesel as an environmentally friendly technology, this trend is set to continue.

In the maritime sector, the emissions standards from the US EPA mandate stricter restrictions on diesel engines than on gasoline outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand



167/3 Moo4, Na-Jomtien
Sattahip, Chonburi 20250
Tel. : +66(0) 38 238 131-2
Fax. : +66(0) 38 238 133
Email : Info@hull.co.th
www.hull.co.th

Boatreport 2





Taken through its paces with the assistance of Power Equipment's Brad Williams, Gary made contact with Power Equipment's Queensland office to let them know how pleased he was with the Yanmar's performance in Tide Runner and the service and support from Power Equipment.

High praise indeed from one of Queensland's most experience boat builders.

In planning and build for around seven years, Tide Runner is a true retro-style classic in its own right. Clem Masters designs are a favourite of Gary Doornbos, (he already owned a larger 48ft Clem Masters design), and certainly are a fantastic hull when it comes to power boat performance.

The four tonne semi-displacement hull is designed to plane at 10 knots, (a mark of great design in itself), and expected economical cruising speeds could exceed 16knots in certain conditions according to sea trials.

Gary has made no secret in the past of his preference for Yanmars when it comes to marine propulsion, but the 6LPA-STP2's performance in Tide Runner is yet another example of **"prop in the water"** proof when it comes to what these engines deliver in real life application.

With a power-to-weight advantage over many competitors, (the 6LPA-STP2 weighs in at just over 400kg), and torque rise that delivers peak-torque at the 2,200 rpm mark, this Yanmar can deliver superb performance across a wide variety of pleasure and light-duty commercial vessel applications.

With a cruising speed fuel consumption expected in the low 20's(lph), the range and cost of running Tide Runner are hard to beat too.

Congratulations again on a beautiful build Gary! Power Equipment is certainly proud to have been able to help make Tide Runner even more beautiful in performance.



Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO₂



Sail Boat

With a thermal efficiency of over 40%, diesel engines compare favorably to gasoline and can go a long way towards reducing the impact of engines on the environment. Unfortunately, diesel engines are also known for the exhaust they emit, which contains levels of particulate matter (PM) and nitrous oxides (NO_x) that can contribute to air pollution. From the late 1990s, regulations on marine diesel exhaust emissions have been implemented and strengthened in countries all over the world. Yanmar has been active in conducting research towards clean emissions for diesel engines and early on cleared the strict US EPA (US Environmental Protection Agency) regulations as well as regulations from many other countries.

Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion efficiency, a diesel engine will emit 20-40% less of the greenhouse gas CO₂ than an equivalent gasoline engine, a significant reduction. In environmentally conscious Europe, diesel has captured more than 50% of the passenger vehicle market. Diesel use is increasing in the US and other regions too, and, with a focus on diesel as an environmentally friendly technology, this trend is set to continue.

In the maritime sector, the emissions standards from the US EPA mandate stricter restrictions on diesel engines than on gasoline outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand



167/3 Moo4, Na-Jomtien
Sattahip, Chonburi 20250
Tel. : +66(0) 38 238 131-2
Fax. : +66(0) 38 238 133
Email : Info@hull.co.th
www.hull.co.th

aBoat focus



การควบคุม
การจราจรเรือ

เนื่องจากการขนส่งทางเรือเป็นวิธีการที่ขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังที่ใดๆ ในโลกกว่า 80 เปอร์เซ็นต์ จึงทำให้มีการใช้เรือในการขนส่งสินค้ามีจำนวนมากตามไปด้วย ทำให้ตามเส้นทางเดินเรือระหว่างเมืองท่าบริเวณช่องแคบและบริเวณทางเดินเรือเข้าสู่ท่าเรือเป็นเขตที่มีการจราจรคับคั่ง เป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการที่การเดินทางเรือ มีโอกาสเกิดความผิดพลาดเกิดอันตรายจากการโดนกัน หรือติดตันได้สูงมากอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งมักจะมีผลกระทบรุนแรงมาก มักสร้างความสูญเสียอย่างมหาศาลต่อชีวิตทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

ในการเดินเรือนั้น มีกฎหมายข้อบังคับกฎหมายและระเบียบปฏิบัติมากมาย ทั้งที่ตราขึ้นโดยรัฐบาลของประเทศต่างๆ และโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันมิให้อุบัติภัยทางทะเลมีโอกาสเกิดขึ้นกฎระเบียบต่างๆ เหล่านี้ เช่นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎการเดินเรือสากลอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยในทะเล และระบบการวางทุ่นเครื่องหมายทางเรือในทะเลเป็นต้น แม้กระนั้นก็ตามอุบัติเหตุทางทะเลก็เกิดขึ้นอยู่เสมอ



สาเหตุของอุบัติเหตุจากเรือโดนกัน การติดตัน และอุบัติเหตุรูปแบบอื่นๆ นั้นส่วนใหญ่มีสาเหตุต่างๆ ดังนี้

1. ทางเสื่อหรือเครื่องจักรขัดข้อง
2. แล่นเรือตัดหน้ากันในระยะใกล้
3. ยามตรวจการณ์ปฏิบัติงานบกพร่อง
4. เครื่องหมายช่วยการเดินเรือไม่สมบูรณ์ เช่นกระโจมไฟดับ หรือทุ่นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือขาดหาย หรือเคลื่อนที่ไปจากตำแหน่งที่ถูกต้อง
5. ขาดการตรวจสอบค่าบัลที่เรือเป็นเวลานานเกินไป
6. อุปกรณ์การเดินเรือ เช่นเข็มทิศใจโร เข็มทิศแม่เหล็กเรดาร์ เครื่องหาที่เรือด้วยดาวเทียมขัดข้อง หรือให้ข้อมูลที่คลาดเคลื่อน
7. ทักษณวิสัยจำกัด

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น เหตุการณ์ต่างๆ นั้นจะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลก็ตาม แต่ประเด็นหลักของเหตุที่เกิดขึ้นแท้จริงแล้วคือการตัดสินใจที่ผิดพลาด หรือตัดสินใจไม่ทันต่อเหตุการณ์การในการนำเรือการตัดสินใจที่ผิดพลาดนี้อาจมีสาเหตุมาจากการที่มีความรู้ความสามารถน้อยเกินไป หรือขาดประสบการณ์ในการนำเรือนอกจากนั้นการวางแผนการเดินทางที่ไม่เหมาะสม เช่นใช้เข็มเรือผ่านใกล้ต่าบลที่มีอันตรายมากเกินไป หรือขีดเข็มตัดผ่านไปกีดขวางเส้นทางจราจรที่หนาแน่น หรือไม่มีการขีดเข็มหรือวางแผนการเดินทางไว้ก่อน

ประเด็นที่สำคัญที่สุดอีกอย่างหนึ่งก็คือการตัดสินใจที่ล่าช้า จนกระทั่งไม่ทันต่อเหตุการณ์หรือไม่ทันต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าอย่างรวดเร็ว เกินกว่าขีดความสามารถของผู้นำเรือในขณะนั้น เช่นการสั่งเปลี่ยนเข็มเข้าหรือการเปลี่ยนความเร็วที่ล่าช้าเกินเวลาที่มืออยู่ หรือเวลาไม่ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์เฉพาะหน้าในขณะนั้น

แสดงให้เห็นว่ามาตรการและข้อกำหนดที่หลากหลายที่มีอยู่นั้น ยังไม่อาจที่จะขจัดอุบัติเหตุทางทะเลให้หมดไปได้อย่างสิ้นเชิง หลายประเทศภายใต้คำแนะนำทางเทคนิคขององค์การทางทะเล

ระหว่างประเทศ (International Maritime Organization - IMO) จึงได้จัดและส่งเสริมให้มีมาตรการเสริมความปลอดภัยขึ้น คือระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (Vessel Traffic System - VTS)

หลักการของระบบควบคุมการจราจรทางน้ำคือการบริหารการจราจรให้แก่เรือที่เดินทางผ่านพื้นที่ควบคุมด้วยวิธีการสื่อสารและสั่งการทางวิทยุสื่อสาร โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับบริหารการจราจรทางน้ำในพื้นที่นั้นๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจในการควบคุม และบังคับใช้ระเบียบปฏิบัติต่างๆ ไว้

ระบบควบคุมการจราจรเป็นสิ่งที่ใช้กันมานานแล้ว แต่เนื่องจากการเดินเรือเป็นระบบที่มีการควบคุมเสรีภาพในการเดินเรือ ทำให้ระบบนี้เป็นที่ยอมรับปฏิบัติได้ยาก อย่างไรก็ตามหลังจากที่มีระบบดังกล่าวนี้ขึ้นในหลายประเทศ และเป็นที่ยอมรับว่าช่วยลดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางทะเลลงได้เป็นอย่างมาก ทำให้ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำเป็นที่ยอมรับ และนำมาใช้มากขึ้นเรื่อยๆ

การจัดระบบควบคุมการจราจรทางน้ำจะทำให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิต เรือ สินค้าทรัพย์สิน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ปลูกสร้างในทะเล การจัดให้มีบุคลากรเฝ้าดูแลตรวจตราทำให้ช่วยลดโอกาสที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้น และช่วยให้การเดินทางในทะเลเป็นไปอย่างประหยัดค้ำค่า การนำเอาระบบนี้มาใช้ให้ได้ผลนั้นผู้วางแผนจัดระบบต้องมีความเข้าใจในการทำงานของระบบอย่างถ่องแท้ ต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ และต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่อใช้ปฏิบัติ

เนื่องจากระบบควบคุมการจราจรทางน้ำมีหลายรูปแบบ หลายลักษณะแตกต่างกันไปตามความจำเป็น และเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ ทั้งยังต้องมีการจัดหาอุปกรณ์ที่ต้องใช้เงินลงทุนขั้นต้นเป็นจำนวนมาก การพิจารณานำมาใช้ในบริเวณใดจึงต้องมีประสิทธิผลคุ้มค่าแก่การลงทุน มิฉะนั้นแล้วระบบที่จัดขึ้นมาอาจล้มเหลว และสูญเปล่าไม่เกิดประโยชน์ด้านความคุ้มค่า

Boat Technique

ยามเมื่อเราออกเดินทางด้วยเรือลำโปรด จุติหมายปลายทางย่อมเต็มเปี่ยมไปด้วยความสุข พร้อมเรื่องเล่าที่หลากหลยตามแต่สิ่งที่ได้พบเจอ เหมือนดังที่ผู้เปรียบเปรยเอาไว้ว่า “การล่องเรือ เป็นกำไรชีวิต เป็นประสบการณ์ที่หาค่าไม่ได้” แน่นนอนว่านอกจากความพร้อมของเรือ และสิ่งต่างๆ ที่ได้เตรียมไว้สำหรับเติมความสุขในการพักผ่อนที่โลดแล่นด้วยยายพาหนะที่ไร้ขอบเขตนี้

ยังมีอีกหนึ่งอุปกรณ์สำคัญที่เก็บตัวอยู่อย่างเงียบๆ รอเวลายามเมื่อเราถึงเป้าหมาย และถูกเรียกใช้โดยที่คนให้ความสำคัญแค่ช่วงประเดี๋ยวเดียว ก่อนที่จะเดินทางหาความสำราญกันต่อตามใจหวังที่ตั้งไว้ เมื่อยามก่อนออกเดินทาง อุปกรณ์ที่ว่านี้ก็คือ สมอและระบบก้วานสำหรับเรือ เราคงสนุกกันไม่ออกถ้าเราถึงจุดหมายปลายทางกันแล้ว แต่ไม่สามารถจอดเรือเพื่อให้เรืออยู่กับที่ได้ และหากอุปกรณ์สำคัญที่ถูกมองข้ามไปนี้ เกิดอาการซีเกียจ หรือประท้วงขึ้นมา

ก้วานสมอ หรือที่เราเรียกติดปากว่า วินซ์ (Winch) นั้นมีความเป็นมายาวนานตั้งแต่เราเริ่มมีการเดินเรือกันเลย ที่เดียว เรือไม่ต้องการถนน การจอดเรือจึงไม่สามารถอยู่กับที่ได้ จำเป็นต้องถ่วงน้ำหนักผูกเอาไว้ แต่เดิมการเดินเรือในสมัยก่อนเราจะใช้กำลังคน หรือเกลาสีในการถอนสมอเรือขึ้น โดยการออกแรงดันไปที่แขนหมุนของก้วาน และเดินไปรอบๆ เพื่อให้ก้วานได้ทำการหมุนเอาสมอขึ้นมา แต่ปัจจุบัน ก้วานสมอ ถูกออกแบบให้ใช้งานได้ง่ายขึ้น โดยสัมผัสแค่เพียงปลายนิ้ว เราเรียกก้วานสมอประเภทนี้ว่า ก้วานสมอไฟฟ้า หรือ วินซ์ไฟฟ้า (Windlass)

ก้วานสมอ คืออะไร ก้วานสมอคืออุปกรณ์ที่ช่วยผ่อนแรงในการนำสมอเรือขึ้นหรือลงเพื่อการใช้งาน โดยมีรูปแบบต่างๆ กัน และเลือกใช้แหล่งพลังงานที่ต่างกัน โดยชื่อเรียกของก้วานสมอจะจำแนกไปตามกำลังที่เลือกใช้ เช่น ก้วานไฟฟ้า, ก้วานมือหมุน, ก้วานไฮดรอลิกส์ เป็นต้น

ก้วานหรือวินซ์สมอไฟฟ้า (Windlass)

หากเราจำแนกรูปแบบ และประเภทติดตั้งเพื่อการใช้งาน จะสามารถแยกได้เป็น 2 ประเภทคือ

1. ก้วานสมอแบบติดตั้งแนวตั้ง (Vertical

Windlass)

2. ก้วานสมอแบบติดตั้งแนวราบ (Horizontal Windlass)

เมื่อเราไปหาซื้อก้วานสมอไฟฟ้าสำหรับเรือ และคำถามที่ต้องพบเจอคือ จะรับแบบในแนวตั้งหรือแนวนอน มอเตอร์ก็วัตต์ ใช้ไฟกี่โวลต์ เอาออฟชั่นอะไรบ้าง คำถามเหล่านี้เราจะพบเจอและตอบได้โดยง่ายหากเรามีข้อมูลหรือความรู้ในอุปกรณ์ตัวนี้อยู่แล้ว แต่หากเราไม่ทราบว่าเรือเราต้องใช้ ก้วานสมอแบบไหนดี เราต้องมาทำความเข้าใจกับก้วานสมอทั้ง 2 ประเภทดังกล่าวกัน

วิธีการที่เราจะสังเกตได้โดยง่ายว่าเป็นก้วานสมอไฟฟ้าแบบใด คือดูที่ยิปซี (Gypsy) หรือตัวก้วานรองโซ่ หรือร่องเชือกว่าเป็นแบบใด หากการติดตั้งตัวยิปซีอยู่ด้านบนมองไม่เห็นมอเตอร์ และแนวร่องขนานไปกับพื้นดาดฟ้าเรือ

ถ้าหากเราเห็นชุดมอเตอร์ หรือชุดเกียร์ขับเคลื่อนอยู่ด้านข้างยิปซี ตัวมอเตอร์ถูกซ่อนเก็บอยู่ในห้องสมอ เราเรียกก้วานสมอไฟฟ้าแบบนี้ว่าอยู่ในประเภท Vertical หรือแนวตั้ง เมื่อใช้งานโซ่จะถูกก้วานเก็บ 180 องศาจะทิ้งดิ่งลงไปยังห้องโซ่ และวางราบไปบนดาดฟ้าเรือ เราเรียกก้วานสมอแบบนี้ว่าอยู่ในประเภท Horizontal หรือแนวนอน เมื่อใช้งานโซ่จะถูกก้วานเก็บทิ้งดิ่ง 90 องศาไปยังห้องโซ่ เราจะเรียกก้วานสมอแบบใดถึงจะตรงกับการใช้งาน

A. วัสดุ ก้วานสมอไฟฟ้ามีด้วยกันหลากหลายยี่ห้อ หลากหลายวัสดุ ทั้งที่ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานที่หนักหน่วง หรือการที่ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานทั่วๆ ไป วัสดุหลักๆ ที่นำมาเลือกใช้ หรือมีจำหน่ายอยู่ในตลาดก้วานบ้านเราคือ อลูมิเนียมชุบอะโนไดซ์ (Aluminium Anodised), สแตนเลสสตีล (Stainless Steel), โลหะผสมโครมบรอนซ์ (Chrome Bronze) เป็นต้น

โดยเลือกใช้กับบางชิ้นส่วน หรือทั้งหมดตามแต่คุณลักษณะ หรือจุดขายของก้วานนั้นๆ และการนำไปใช้ตามลักษณะงานโดยเจ้าของเรือ

B. พื้นที่เราจะทำการติดตั้งก้วาน ก้วานแนวตั้งและแนวราบต้องการพื้นที่ในการติดตั้งต่างกัน เช่นก้วานแนวตั้ง (Vertical Windlass) อาจต้องการความหนาของพื้นดาดฟ้าเรือ ต้องอยู่ในระยะที่กำหนดไว้ในคู่มือการติดตั้ง ซึ่งได้ระบุระยะความหนาของพื้นดาดฟ้าเรือเอาไว้ เพื่อให้ชุดมอเตอร์ และชุดก้วานที่แยกกันจะได้มีระยะ

ก้วานสมอ สำคัญเสมอ

ที่เหมาะสมตามที่ผู้ผลิตกำหนด

รวมไปถึงจะต้องมีที่ว่างในห้องสมอมากพอสำหรับติดตั้งมอเตอร์ และระยะห่างระหว่างมอเตอร์กับกองโซ่ ซึ่งอาจจะต้องไม่ต่ำกว่า 8 นิ้ว เมื่อติดตั้งแล้วจะมีเฉพาะตัวยิปซี (Gypsy) เท่านั้นที่ไหลอยู่บนคานดาฟ้าเรือ ส่วนก้านสมอแบบติดตั้งแนวราบ (Horizontal) จะติดตั้งทั้งชุดอยู่บนคานดาฟ้าเรือ แต่ต้องมีพื้นที่สำหรับม้วนไว้ได้แนวกับรางสมอ โดยอาศัยข้อมูลที่ได้ระบุไว้ในคู่มือการติดตั้งที่แนบมาพร้อมผลิตภัณฑ์ทุกยี่ห้อ

C. ขนาดของก้านไฟฟ้า อันนี้มีความสำคัญมาก เราต้องได้ขนาดของก้านที่เหมาะสมที่สุดกับการใช้งานจริงของเรือ ทั้งนี้นอกจากอยู่ในต้นท่อนที่เหมาะสมแล้ว ยังสมดุลกับอุปกรณ์อื่นๆ ที่ต้องใช้ร่วมกันอีกด้วย เช่น ขนาดโซ่ ขนาดเชือก น้ำหนักของสมอ ชุดไฟฟ้าควบคุม ฯลฯ ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่า ชุดก้านสมอนั้นจะมีสเปคสำหรับแรงดึงการใช้งาน ขนาดโซ่หรือขนาดเชือกกำหนดไว้ตายตัว ไม่สามารถปรับเปลี่ยนไปได้หลากหลายขนาด ดังนั้นเราจะต้องคำนวณน้ำหนักสมอ และก้านให้ติดกันตัดสินใจเลือกซื้อ ซึ่งขนาดของก้านไฟฟ้าจะบอกได้ตามแรงดึงการใช้งาน ส่วนมากเราจะเรียกตามกำลังวัตต์ของมอเตอร์ ซึ่งขนาดของมอเตอร์ กำลังในการยก และราคา จะเพิ่มตามค่าที่ใช้งาน ก้านสมอส่วนใหญ่ได้กำหนดสเปคเกี่ยวกับแรงดึงไว้ 4 แรงหลักที่เราต้องทำความรู้จัก คือ

1. แรงดึงดูด (Maximum Pull) คือแรงดึงดูดสูงสุดที่ก้านนั้นๆ สามารถรับรองได้โดยค่าที่ได้มาจากการคำนวณหาค่า Ground Tackle Weight = (น้ำหนักทั้งหมดของสมอ + โซ่ + เชือก) x ค่าคงที่ของก้านยี่ห้อนั้นๆ หน่วยเป็น กิโลกรัม (Kg.)

2. แรงดึงใช้งาน (Lift Working Load) คือแรงดึงในการใช้งาน ปกติจะคิดโดยประมาณ 1 ใน 3 ของความสามารถของก้านนั้นๆ ที่จะสามารถยกได้เมื่อสมอกองพื้น หรือแรงดึงการใช้งานสูงสุด

3. แรงดึงการใช้งานสูงสุด (Max. Lift Load) คือแรงดึงที่มากที่สุดที่ก้านนั้นๆ ยังสามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง แต่ไม่แนะนำให้เลือกใช้ในงานในลักษณะนี้เป็นปกติ เนื่องจากการสึกหรอที่สูง และอายุใช้งานของก้านนั้นๆ อาจจะสั้นลง

4. ความเร็วในการใช้งาน (Hauling Speed) คือความเร็วเป็นระยะทางต่อหน่วยเวลาที่ก้านทำงานได้ นิยมบอกเป็นช่วงๆ เช่น 23-25 เมตร

ต่อนาที (23-25 m/min) ทำให้เราสามารถคำนวณเวลาในการใช้งานได้เมื่อเราทราบความลึกนั้นๆ

D. ความยาวเรือ และน้ำหนักสมอ ขนาดความยาวเรือ และน้ำหนักสมอเป็นข้อมูลหลักที่มีผลโดยตรงต่อการพิจารณาเลือกซื้อ ก้านไฟฟ้า โดยเราหาได้จากตารางเทียบค่า ซึ่งก้านสมอทุกยี่ห้อจะต้องมีตารางตัวนี้ไว้ให้ลูกค้าพิจารณา เพื่อกำหนดรุ่นหรือข้อมูลอื่นที่จะนำไปสู่การจัดสินใจเลือกซื้อ รูปแบบของสมอต่างๆ ที่เรือแต่ละลำใช้อาจจะทำให้น้ำหนักหรือข้อมูลที่ต่างกันได้ แม้น้ำหนักของสมอจะเท่ากันก็ตาม เราอาจจะต้องเพื่อข้อมูลต่างๆ ในส่วนนี้ในการพิจารณาเลือกซื้อด้วย

E. ขนาดแรงเคลื่อนไฟฟ้าที่ใช้ในเรือ หรือเรียกสั้นๆ ให้เข้าใจได้ง่ายๆ ว่าเรือลำนี้ใช้ไฟกี่โวลต์สำหรับอุปกรณ์ ส่วนมากเรือเล็กจะเป็น 12 โวลต์ และเรือใหญ่จะเป็น 24 โวลต์ ก็ต้องเลือกก้านสมอที่มีมอเตอร์ใช้งานกับไฟของเรือลำนั้นๆ ได้ หรือหากเรือเลือกใช้แหล่งกำลังสำหรับก้านเป็นอย่างอื่น เช่น แบบไฮดรอลิกส์ เราก็ต้องเลือกก้านที่มีรูปแบบการทำงานแบบไฮดรอลิกส์ แต่ก้านประเภทนี้จะไม่เหมาะกับการใช้งานในเรือทั่วๆ ไป ซึ่งถูกออกแบบมาให้ใช้งานเฉพาะเสียมากกว่า

F. ยี่ห้อ และผู้จัดจำหน่าย แน่แน่นอนว่าสินค้าแต่ละยี่ห้อ มีข้อดีข้อด้อยต่างกันไป ขึ้นอยู่กับคุณภาพและการนำไปใช้งานเป็นสำคัญ หลักสำคัญที่เราต้องพิจารณาคือ สินค้าประเภทนี้ไม่ได้ซื้อและเปลี่ยนกันบ่อย ที่สำคัญต้องมีคุณภาพที่ไว้ใจได้ เนื่องจากเรือเป็นอะไรที่การช่วยเหลือหรือการเข้าถึงเมื่อประสบปัญหาทำได้ยากและมีข้อจำกัดกว่า ดังนั้นเราควรให้ความสำคัญถึงคุณภาพของสินค้าเป็นอันดับต้นๆ

สินค้าประเภทนี้เกือบ 100% ที่ดีและมีคุณภาพนำเข้ามาจากต่างประเทศ ดังนั้นนอกจากยี่ห้อที่เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายแล้ว ตัวแทนและบริการหลังการขายจะต้องเชื่อถือและไว้ใจได้ว่าเขาจะไม่ปฏิเสธและมีอะไหล่รองรับเมื่อมีการใช้งานไปสักระยะหนึ่งแล้ว สินค้าต้องซ่อมบำรุง ซึ่งก้านสมอบางยี่ห้อไม่ลามหืออะไหล่เลยนานนับสิบปี ในขณะที่บางยี่ห้อ อาจจะมีการเสื่อมของคุณภาพสินค้าเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นเราต้องพิจารณาในจุดนี้ด้วยเป็นสิ่งสำคัญ

ก้านไฟฟ้านอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับเรือยามเมื่อต้องทอดสมอ ยังมีอีก

สิ่งหนึ่งนอกเหนือจากฟังก์ชันการใช้งานหลักก็คือความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน ลองหลับตานึกภาพดูหากไม่มีก้านไฟฟ้าแม้เป็นเรือเล็กที่มีขนาดสมอที่ไม่หนักมาก แต่ถ้าหากเราต้องออกไปถอนสมอจากเชือกหรือโซ่ที่มีความยาว 70-80 เมตร ท่ามกลางความปรวนแปรของท้องทะเล และโดยเฉพาะถ้าผู้ร่วมเดินทางไปกับเราไม่สามารถช่วยเราในจุดนี้ได้เท่าที่ควรก็อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้โดยง่าย

ทั้งจากผู้ปฏิบัติงานเอง และความเสียหายที่อาจจะเกิดจากการกระแทกที่มีต่อตัวเรือ อุปกรณ์ประกอบของก้านไฟฟ้า ก้านสมอไฟฟ้า มีอุปกรณ์มาตรฐาน หรือที่เป็นอุปกรณ์ทางเลือกอื่นๆ อีกเพื่ออำนวยความสะดวกและความสมบูรณ์ในการใช้งานจริง โดยอุปกรณ์ต่างๆ ในชุดของก้านสมอไฟฟ้าที่เราคุ้นเคย ประกอบไปด้วย ตัวก้านพร้อมชุดมอเตอร์ (Windlass) ตามแต่รุ่น หรือขนาดที่เลือกใช้

โซลินอยด์ควบคุม (Solenoid Control) ควบคุม/ช่วยแรงการทำงานมอเตอร์ (Single, Reverse)

สวิทช์ถูกเดินตัดการทำงาน (Breaker Switch) ตัดการทำงานป้องกันความเสียหายวงจรก้าน

สวิทช์ควบคุม (Control Switch) ควบคุมให้ก้านทำงาน ขึ้น-ลง ตามประเภทมอเตอร์ (Single, Dual)

สวิทช์เท้าเหยียบ (Foot Switch) ควบคุมด้วยเท้าติดตั้งบริเวณหัวเรือ

รีโมทควบคุมแบบมีสาย (Wireless Radio Remote Control) ใช้คลื่นวิทยุในการควบคุมไร้สาย

ตัวนับความยาวโซ่แบบใช้เซ็นเซอร์ (Sensor Chain Counter) นับความยาวโซ่ และสถานะความลึก

หากเปรียบเทียบการทิ้งสมอ หรือทอดสมอเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับเรือแล้ว ก้านสมอก็เป็นอีกอุปกรณ์สำคัญที่ทำให้การทำงานที่ยาก และจำเป็นนี้ง่ายขึ้น เปรียบเสมือนมีมือผู้ช่วยเข้ามาเติมเต็มทำให้สมบูรณ์ ด้วยเหตุผลหลายประการตามที่หลายๆ ท่านคงเห็นด้วยที่เราควรมีไว้ติดกับเรือ จะเล็กหรือใหญ่ก็มิให้เลือกใช้หลายขนาด วันนี้เราได้รู้จักเจ้าอุปกรณ์ที่แทบไม่มีใครใส่ใจดูแลแต่ต้องใช้ทำงานทุกครั้งที่ออกเรือ ลองหาก้านสมอดีๆ ไว้ใช้งาน แล้วท่านจะรู้ว่า เรือทอดสมอ ง่ายกว่าหาที่หมายจอดเรือกลางทะเลกว้างใหญ่เสียอีก

Specialreport



ก้าวต่อไปของจีน

ภายใต้การนำสมัยที่ 3 ของ สี จิ้นผิง

[ตอนที่ 4] ความทันสมัยแบบจีน

ใน คศ. 1978 เด็ง เสี่ยวผิง ผู้นำจีน ได้เสนอนโยบาย 4 ทันสมัย ประกอบด้วย ความทันสมัยด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตร การป้องกันประเทศ และด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี รวมทั้งได้นำประเทศเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก หรือ WTO (World Trade Organization) ซึ่งนับเป็นรากฐานสำคัญซึ่งทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนมีความเจริญด้านต่างๆ อย่างก้าวกระโดดมาจนถึงปัจจุบัน

ในสมัยที่ 3 ของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ซึ่งเริ่มนับเป็นทางการเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ผู้นำท่านนี้ได้เสนอ “ความทันสมัยแบบจีน” ในรูปแบบการผสมผสานการขับเคลื่อนความทันสมัยภายในและต่างประเทศ โดยเน้นที่มุมมองระดับสากล ซึ่งมีลักษณะสำคัญ

5 ประการ ได้แก่

1. ความทันสมัยที่มีประชากรขนาดใหญ่
2. ความทันสมัยที่ทุกคนมั่นคงด้วยกัน
3. ความทันสมัยที่อารยธรรมวัตถุ และอารยธรรมจิตวิญญาณที่กลมกลืนกัน
4. ความทันสมัยที่มนุษย์กับธรรมชาติอยู่ร่วมกันอย่างสมดุล
5. ความทันสมัยที่เดินบนเส้นทางของการพัฒนาอย่างสันติ

ความทันสมัยแบบจีนไม่ได้เกิดขึ้นจากการรุกรานสร้างอาณานิคม ไม่ได้เดินทางไปสู่ความเป็นเจ้าโลก เน้นการเดินบนเส้นทางพัฒนาอย่างสันติ แสวงหาความมั่งคั่งด้วยกัน โดยแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนหลัก คือ ระหว่างปี คศ. 2020 - 2035 ประเทศจีนต้องบรรลุเงื่อนไขพื้นฐานของสังคมที่ทันสมัย และ ปี คศ. 2035 ถึงกลาง

ศตวรรษนี้ ประเทศจีนต้องบรรลุเป็นประเทศสังคมนิยมสมัยใหม่ที่ยิ่งใหญ่ เจริญรุ่งเรือง เข้มแข็ง เป็นประชาธิปไตย มีอารยธรรม เป็นสังคมที่สมานฉันท์และศิวิไลซ์

ความคิด สี จิ้นผิง ว่าด้วยสังคมนิยมที่มีเอกลักษณ์แบบจีนยุคใหม่พอสรุปได้ ดังนี้
ยุทธศาสตร์ “รวยแล้วต้องแบ่งปัน”
แนวคิด “กำกับคนรวย แบ่งปันคนจน”
เน้น “สร้างความมั่งคั่งที่มีคุณภาพ จัดสรรแบ่งปันตามขั้นตอน”

เป้าหมาย “รวยมั่ง จนมั่ง แต่ชนชั้นกลางต้องมากที่สุด”

กรอบความคิดดังกล่าว นับเป็นการเปลี่ยนแปลงความมั่งคั่งของจีนในบริบทใหม่ เพื่อลดช่องว่างความเหลื่อมล้ำให้น้อยลง ในขณะเดียวกันต้องรักษาประสิทธิภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีคุณภาพและยั่งยืน คือการเพิ่มความบังคับให้ใหญ่ขึ้น และจัดการแบ่งปันส่วนให้สมเหตุสมผล สอดคล้องกับการพัฒนาของสังคม ความมั่งคั่งด้วยกันต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์ของประชาชนทุกคน ไม่ใช่ลักษณะ 5 ประการดังต่อไปนี้

1. ไม่ใช่ลัทธิเฉลี่ยความมั่งคั่งอย่างเสมอหน้าเท่าเทียมกันทุกคน
2. ไม่ใช่ยุทธวิธีรีดความมั่งคั่งจากคนรวยมาเฉลี่ยให้คนจน
3. ไม่ใช่กลยุทธ์เอาเปรียบคนรวยมาเลี้ยงคนจน
4. ไม่ใช่นโยบายรัฐสวัสดิการแบบประเทศในตะวันตก
5. ไม่ใช่การส่งเสริมคนจนขึ้นเถิดจี้ที่หวังแต่รอความช่วยเหลือจากรัฐ

จากที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ พอเห็นได้อย่างชัดเจนในเอกลักษณ์ของความทันสมัยแบบจีนในยุคปัจจุบันและอนาคต มีรูปแบบที่เน้นการมีส่วนร่วมของคนทุกกลุ่มตามศักยภาพที่ตนมี เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์อันพึงได้อย่างสมเหตุสมผล ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาประเทศโดยรวมเป็นไปอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



ลงทะเบียน



ค่าธรรมเนียมการเรียน 55,000 บาท
ค่าสมัคร+จองสิทธิ์ 3,000 บาท

หลักสูตร :

ลูกเรือเข้ายาม - ฟายเดินเร็ว และ ฟายช่างกล

- คุณสมบัติผู้สมัคร

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/คืบหน้า/ลุกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหาความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

- หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

- 1.รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่สุกสีสุขภาพ จำนวน 2 รูป
- 2.สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1 ใบ
- 3.สำเนากำเขียนบ้าน จำนวน 1 ใบ
- 4.สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1 ใบ
- 5.สำเนาหลักฐานทางทหาร หรือนักศึกษาวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1ใบ
- 6.หลักฐานทางการแพทย์ฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้
 - 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
 - 6.2 แสดงผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

- กรณีโควตาจากเว้นการสอบข้อเขียน
1. มีผลการเรียนเฉลี่ยถึงเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
 2. สอบสมรรถนะร่างกาย
 3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
 4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
 5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหาความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร
- ลงทะเบียนแรกเข้า ในวันที่รายงานตัว จำนวน 26,000 บาท
- ชำระเดือนถัดไป จำนวน 26,000 บาท หรือ สามารถแบ่งชำระได้ไม่เกิน 2 งวด งวดละ 13,000 บาท

หมายเหตุ : หากนักเรียนยังชำระค่าธรรมเนียมไม่ครบ หลังจากเรียนภาคทฤษฎี 2 เดือน ทางโรงเรียนขอสงวนสิทธิ์ในการส่งนักเรียนเพื่อฝึกงานให้ครบตามหลักสูตร

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร
- โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ" # ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ # ธนาคารกรุงไทย สาขาตลาดสมุทรปราการ บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

รายละเอียด	รอบที่ 1/2566	รอบที่ 2/2566	รอบที่ 3/2566
สิ้นสุดระยะเวลาการสมัคร	19-ก.พ.-66	21-พ.ค.-66	24-ก.ย.-66
ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิ์สอบ	20-ก.พ.-66	22-พ.ค.-66	25-ก.ย.-66
สอบข้อเขียน/สอบสมรรถนะ/สอบสัมภาษณ์	22-ก.พ.-66	24-พ.ค.-66	27-ก.ย.-66
ประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก	24-ก.พ.-66	26-พ.ค.-66	29-ก.ย.-66
ชำระค่าธรรมเนียม	25-28-ก.พ.-66	27-30-พ.ค.-66	30-ก.ย.-03-ต.ค.66
รายงานตัว และปฐมนิเทศน์	01-มี.ค.-66	31-พ.ค.-66	04-ต.ค.-66
เปิดภาคเรียน	02-มี.ค.-66	01-มี.ย.-66	05-ต.ค.-66

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 092-251-1217, 092-258-8190 และ 095-823-5392





หลักสูตร

นายประจำเรือพาณิชย์เดินเรือ

ค่าธรรมเนียมการเรียน **165,000** บาท

ค่าสมัคร+จองสิทธิ์ **3,000** บาท

กรณีสอบไม่ผ่านคืนให้ **2,600** บาท

* ยกเลิกการสอบหรือสอบผ่านแล้วสละสิทธิ์

ไม่คืนค่าธรรมเนียมการสอบให้

ระยะเวลาการอบรม

- ภาคทฤษฎี 1 ปี
- ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 12 เดือน

คุณสมบัติผู้สมัคร

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

1. รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่อุทสฤษฎภาพ จำนวน 2 รูป
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1 ใบ
3. สำเนาทำเนียบบ้าน จำนวน 1 ใบ
4. สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1 ใบ
5. สำเนาหลักฐานทางทหาร

หรือนักศึกษาวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1 ใบ

6. หลักฐานทางการแพทย์ฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้

- 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
- 6.2 แสดงผลการตรวจตาอดสีและการได้ยิน

ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิ์สอบ : วันที่ 15 พฤษภาคม 2566

สอบข้อเขียน/สอบสมรรถนะ/สอบสัมภาษณ์ : วันที่ 17 พฤษภาคม 2566

ประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก : วันที่ 19 พฤษภาคม 2566

ชำระค่าธรรมเนียม : วันที่ 20-30 พฤษภาคม 2566

รายงานตัว และประชุมนิเทศน์ : วันที่ 31 พฤษภาคม 2566

เปิดภาคเรียน : วันที่ 1 มิถุนายน 2566

Register :



สิ้นสุดระยะเวลาการสมัคร

วันที่ 14 พฤษภาคม 2566

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน (คณิตศาสตร์/วิทยาศาสตร์/ภาษาอังกฤษ)
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีโควตาถาวรกรณีการสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ยทั้งหมดล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร
โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"
อนุคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ
อนุคารกสิกรไทย สาขาตลาดสมุทรปราการ บัญชี
ออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

092-251-1217, 092-258-8190 และ 095-823-5392



Moving Rapidly Together

We will ...
succeed !



มารีนไทย กรุ๊ป
MARINETHAI GROUP

www.marinethaigroup.com

The Pioneer in Maritime Project Technology development and equipment supply for complete Navigation & Communication products for coastal and offshore with meet to standard & system.



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



Marine Servitec Co., Ltd.



Siam Maritime School

1122 Mu 6 Soi Thedsaban bangpoo 10
Taiban Road, Tambon Taiban ,Amphur Muang,
Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 02 703 3232 Fax: 02 703 3535
Website: www.marinethaigroup.com