

a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.boatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ รุรทิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.14 • ISSUE 162 • JULY 2023



NAVETTA 75 THE ABSOLUTE FLEET FLAGSHIP

Special report

ทิศทางไทยในระเบียบโลกใหม่
(ตอนที่ 1) รูปแบบการค้า
การลงทุนระหว่างประเทศ
ที่เปลี่ยนไป

Boat report

ล่องเรือใน COOMERA
ไปกับ Cove Cruises และ Yanmar

Safety

การนำเรือ
ในสภาวะฉุกเฉิน

Fangzhan
Inflatable Lifejacket
150N Life Vest
Model FZSZ-1



Find us on:
facebook.

boatmagazine



Your Safety Partner on board

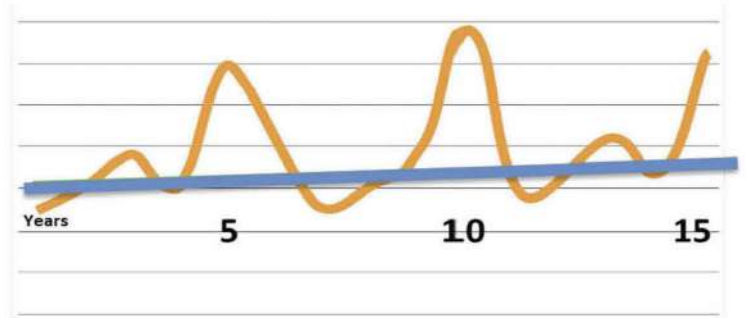
LIFERAFT RENTAL

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)





โรงเรียนสยามการเดินเรือ

หลักสูตรนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ

ปีการศึกษา 2566

เปิดรับสมัครแล้ววันนี้



EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมกัณฑ์ พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, คุณเฉลิมชัย สักกาวาศิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณครราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครโชค วาณิชชัย

สวัสดิ์ศรีรับ ท่านผู้เป็นแรงใจก็ทีมงาน **aboat** ก็เคารพ

ความเป็นไปในโลกยุคปัจจุบันและอนาคต นับว่ามีความผันผวนปรวนแปรรวดเร็วและยุ่งเหยิงมากขึ้นทุกขณะ ยากแก่การวิเคราะห์ และทำนายเรื่องที่จะเกิดในวันต่อๆ ไปได้อย่างใกล้เคียงความจริงด้วยหลักวิชาการใดๆ ในแวดวงนักค้นคว้าวิจัยทั้งหลาย มีความเห็นร่วมกันเป็นส่วนใหญ่ในทำนองว่า เรากำลังอยู่ในสถานการณ์ที่มีความเปราะบาง (Brittle) ขวนวิตกกังวล (Anxious) ใช้หลักความคิดอย่างมีเหตุผลได้ไม่ถนัดนัก (Nonlinear) และไม่ค่อยอยู่ในร่องรอยของตรรกศาสตร์เท่าที่ควร (Incomprehensible) เรียกกรวมด้วยคำว่า “BANI” ซึ่งนับว่ามีความน่าเชื่อถืออยู่มากทีเดียว ลองพิจารณาปรากฏการณ์ต่างๆ ที่กำลังเกิดขึ้นอยู่ดูเถิดครับ

อย่างไรก็ตาม การใฝ่รู้ใฝ่เรียนในเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตของแต่ละคน ก็ยังเป็นอาวุธสำคัญในการช่วยนำพาเราให้ผ่านพ้นอุปสรรคและความยากลำบากต่างๆ ได้ดียิ่งขึ้น **aboat** ฉบับนี้จึงภูมิใจนำเสนอเรื่องที่เราเห็นว่าดีมีคุณค่า โดยเฉพาะแก่ผู้ที่ข้องแวะกับการเดินเรือในทะเล รวมทั้งผู้ที่ทำธุรกิจทั้งภายในและระหว่างประเทศ ซึ่งมีความเชื่อมโยงกันอย่ายากที่จะแยกขาดจากกันได้ อาทิ เรื่อง การทรงตัวของเรือ การนำเรือในภาวะฉุกเฉิน และรูปแบบของการค้าการลงทุนระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป

กิจกรรม ศรชล. ศูนย์อำนวยความสะดวกผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และกรมเจ้าท่าในช่วงนี้ ก็นับว่ามีความน่าสนใจไม่น้อยเลย ลองอ่านดูเถิดครับ เชื่อว่าได้ผลลัพธ์ที่เกินคุ้มอย่างแน่นอน

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท ครัว มีเดีย แอนด์ เอนเตอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลลาโงงเหนือ 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 เพ็ญภาภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันซัด ฝ่ายภาพ **aboat** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชล ศิลปกรรม ยุทธจักร อนุศรี, ART **aboat** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย จรัญ สันเนต



Inflatable Lifejacket

Model RSY-150

1. PRODUCT DESCRIPTION:

Inflatable lifejackets are made of nylon fabric + polyether TPU composite, and are formed by high-frequency hot pressing. The airbag is equipped with a Water Sensing Cartridge and attached with a gas cylinder. When the inflatable lifejacket is exposed to water, it will automatically open to form an airbag within 3-5 seconds, which achieves the purpose of lifesaving. This product has the advantages of light weight, small size, automatic centering on the water, and convenient use. It has been recognized by the ship industry that it is a new alternative to traditional foam life jackets.

2. PRODUCT PERFORMANCE PARAMETER:

No signs of damage after ten testing cycles of ambient temperature of -30°C and 65°C, such as shrinkage, cracking, swelling, decomposition or changes in mechanical properties.

Cylinder 33gX1PCS, Cylinder thread connector imperial 1/2 thread

Airbag pressure resistance 40kPa, Working pressure 10~15kPa

The strength of the body or the lifting ring $\geq 3200N$

Shoulder strength $\geq 900N$

Whistle tether strength $\geq 225N$

3. PRODUCT TECHNICAL STANDARD:

Meets ISO12402-3: 2006 Personal Floating Device-Part 3: Performance Level of Life Jacket 150 Safety Requirements

4. OPERATION:

For manual types, pull the drawstring on the inflator to make it inflated and can be used normally. When the airbag pressure is insufficient, use a mouth blower to supplement the air. Manual / automatic one: After the person accidentally falls into the water, the firing device automatically activates the inflatable device within 3-5 seconds. If it cannot be automatically activated, then pull the drawstring on the inflatable device to make it inflatable and can be used normally. When the air bag pressure is insufficient, use a mouth blower to supplement the air.

5. VALIDITY: 3 years (Bobbin for 1 year)

6. Colour options: Red, Blue, Black, Orange

7. PACKAGE:

Standard package: 20PCS per carton Volume: 0.09m³

8. CERTIFICATE: CCS

Model	Inflation method	Inflation time	Buoyancy
RSY-150	Automatic/Manual	<5s	150N
Weight	Float duration	Chamber	Buoyancy loss after 24h
$\leq 1kg$	$\geq 24h$	1	$\leq 5\%$



1. Safety buckle



2. Drawstring



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





กรมเจ้าท่า ประชุมเชิงปฏิบัติการยกระดับการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

นายสุรพัฒน์ ธีระกุลพิศุทธิ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า (ด้านปลอดภัย) เป็นประธานฯ ในพิธีเปิดการประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับนายงานรักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO WORKSHOP ณ ห้องประชุมบุษบง 3 โรงแรมสุโขทัย กรุงเทพฯ

สำหรับการประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับนายงานรักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO WORKSHOP) จัดขึ้นภายใต้ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน Department for Transport ประเทศอังกฤษ และกรมเจ้าท่า ประเทศไทย โดยกลุ่มตรวจท่า สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการดำเนินการจัดการประชุม รวมถึงกรณีศึกษาเชิงปฏิบัติการให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและข้อบังคับด้านความปลอดภัยทางทะเลสากล ที่จะนำไปประยุกต์ใช้ประโยชน์ต่อไป

ทั้งนี้ ได้รับเกียรติจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเกี่ยวกับการปฏิบัติว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Security Operation Team : IMSOT) ของกระทรวงคมนาคม ประเทศอังกฤษ เป็นวิทยากรมาบรรยาย ให้ความรู้ รวมทั้งรับฟังการอภิปรายแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมขององค์กรภาครัฐและภาคเอกชนชั้นนำระดับประเทศ โดยมีผู้บริหารท่าเรือ และนายงานรักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (Port Facility Security Officer : PFSO) ในเขตท่าเรือกรุงเทพ และจังหวัดสมุทรปราการ กว่า 25 ท่าเรือ เข้าร่วมการประชุมฯ ในครั้งนี้ เป็นการยกระดับมาตรฐาน และพัฒนาสมรรถนะศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ให้มีองค์ความรู้เกี่ยวกับประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป



ทรสล.เดินหน้าจัดปัญหา'โพงพาง-ลอบพับทะเลสาบสงขลา ยึดโยงแผนความมั่นคงชาติ ปี 2566 - 2570/ ปฏิบัติตาม 'พรบ.อุ้มหาย'

วันที่ 19 มิถุนายน 2566 ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ทรสล.) จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร ทรสล. ครั้งที่ 2/2566 โดยมี พลเรือเอก เจริญชัย ชมเชิงแพทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ และ รองผอ.ทรสล. เป็นประธานการประชุม พร้อมด้วย พลเรือเอก ชลธิศ นาวานุเคราะห์ เสนาธิการทหารเรือ/เลขาธิการ ทรสล. คณะกรรมการบริหาร ทรสล. ผู้แทนหน่วยงานหลัก 7 ทร ใน ทรสล. ประกอบด้วย กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมศุลกากร กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กองบังคับการตำรวจน้ำ และกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เข้าร่วมประชุม ณ โรงแรมลาгуน่า แกรนด์ไฮเทล แอนด์สปา อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

สำหรับการประชุม ทรสล. สัปดาห์ครั้งนี้ จัดขึ้นเป็นครั้งที่ 2 ของปี 2566 โดยจัดในพื้นที่ ทรสล.ภาค 2 ซึ่งที่ประชุมได้หารืออย่างกว้างขวางในหลายวาระ นอกจากนี้ที่ประชุม ยังมีการหารือถึงแนวทางการปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการทรมาน และการกระทำให้บุคคลสูญหาย พ.ศ.2565 ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566 โดย กรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ ได้มีหนังสือแจ้งแนวทางการปฏิบัติที่ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย รวมถึง ทรสล. ต้องดำเนินการบันทึกภาพและเสียงอย่างต่อเนื่องในขณะจับและควบคุม จนกระทั่งส่งตัวให้พนักงานสอบสวนหรือปล่อยตัว อย่างไรก็ตาม เมื่อช่วงต้นเดือนมิถุนายน 2566 ทาง สำนักสืบสวนสอบสวนและกฎหมาย ทรสล. ได้เชิญวิทยากรจาก กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย มาบรรยายและให้ข้อเสนอแนะกับหน่วยงานต่างๆ ใน ทรสล. เพื่อให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นรูปธรรม และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน ทั้งนี้ "ทรสล. นับเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่ได้รับการยอมรับในระดับภูมิภาค เพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศชาติและประชาชน"

Inflatable Lifejacket 150N Life Vest model FZSZ-I



SOLAS APPROVED

Fangzhan Inflatable Lifejacket 150N Life Vest Type

This automatic inflating lifejacket has an integral harness and is suitable for coastal and offshore use with foul weather clothing. It offers both automatic and pull cord manual inflation. It also has the facility to manually top up air via a tube. Integrated harness offers a stainless steel fitting including a 'D ring' for attaching a lifeline and 2 large area SOLAS approved USA 3M reflectors on cover, makes you more visible in dark!.

Features

- Cover Material Waterproof Polyester Oxford Neoprene
- Air bag material: Nylon + TPU
- Inflation time: Less than 5s
- Floating duration: Greater than 48hrs
- Buoyancy loss after 24 hours: Less than or equal to 5%
- 2 x 33g CO2 gas cylinders
- Adjustable waist belt
- Stainless steel D-ring on belt
- Buddy Line
- Marine grade whistle and Automatic light
- Oral inflation tube
- Over pressure tube + relief valve on front chamber for manual inflation and deflation and also to relieve any excess pressure if both chambers are fired simultaneously
- SOLAS approved retro - reflective tape
- Inflation systems



SPECIFICATION

Buoyancy	150N (33 LBS)
Cover Material	Waterproof Polyester Oxford Neoprene
Quantity of compartment	2
Aeration molding time	Less than or equal to 5 sec.
Compartment material	TPU
Air bag material	Nylon + TPU
Floating duration	Greater than 48hrs
Buoyancy loss after 24 hours	Less than or equal to 5%
Inflation time	Less than 5s
Temperature	-30°C ~ +65°C
CO2 Weight	33g x2pcs
Lifejacket weight	1 kg.
Certificate	CCS, RINA



Marine Servitec Co., Ltd.

1111 Moo 6 Soi Thedsaban Bangpoo 10, Taiban Road, Tumbol Taiban,
Amphur Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 0-2703-3477-8 Fax : 0-2703-4572

[f marineservitec](#) [@marineservitec](#)

YOUR SAFETY PARTNER ON BOARD

www.msc.co.th info@msc.co.th



ล่องเรือใน COOMERA ไปกับ COVE CRUISES และ YANMAR





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

Neil และ Margit Warburton เป็นคู่สามีภรรยาที่มีความสามารถไม่เพียงแต่ทั้งคู่เป็นนายท้ายเรือที่มีประสบการณ์และได้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับเรือใน Gold Coast หลายปีมาแล้วเท่านั้น แต่ Neil ยังเป็นมือกีตาร์ชั้นเทพอีกด้วย! อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าทั้งคู่จะมีความสามารถมากมาย แต่ทั้งคู่มีความชื่นชอบที่เหมือนกันอยู่อย่างหนึ่งหากจะกล่าวถึงเครื่องยนต์ดีเซลสำหรับเรือของพวกเขา นั่นคือ Yanmar ที่ไว้วางใจได้

Neil Warburton สาราภาพเองว่าเป็นแฟนพันธุ์แท้ของ Yanmar เขาพึงพอใจมากกับเครื่องยนต์ Yanmar ซึ่งเคยติดตั้งในเรือที่เขาเคยเล่นและเป็นเจ้าของในหลายปีที่ผ่านมา ทั้งในด้านความวางใจได้และความเรียบง่าย

เมื่อ Neil และ Margit ภรรยาของเขาซื้อเรือ MV Kilkie มาในปี 2015 เพื่อนำมาใช้ในกิจการของ Cove Cruises ในแม่น้ำ Coomera ใน Gold Coast ออสเตรเลีย การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่นั้นย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้เนื่องจากเครื่องยนต์ที่ติดมากับเรือนั้นติดตั้งมาตั้งแต่ปี 1965

ในปี 2021 เรือ Kilkie ก็ได้รับการปรับปรุง และติดตั้งเครื่องยนต์ Yanmar 4JH5E กำลัง 54 แรงม้า และ Margit ยังบอกอีกว่า เรือลำนี้ “น่าจะอยู่ในสภาพที่ดีที่สุดเท่าที่เคยเป็นมา”

“เมื่อเราซื้อเรือลำนี้มา งานซ่อมเค็มไม่ได้รับการเอาใจใส่เท่าที่ควร เรืออยู่ในสภาพที่แย่มาก และต้องการการซ่อมแซมครั้งใหญ่” Margit อธิบาย

“เครื่องยนต์เค็ม (Fordson 60 แรงม้า ถูกปรับปรุงเพื่อการใช้งานทางน้ำ) ทั้งใหญ่กว่าและหนักกว่า อีกทั้งยังถูกติดตั้งไปทางหัวเรือค่อนข้างมาก” Margit กล่าว “ดังนั้น ด้วยเหตุนี้ หัวเรือจะถูกดันลงขณะเรือแล่น”

“เครื่องยนต์ Yanmar ตัวใหม่นี้ เล็กกว่าและเบากว่า และถูกติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมอย่างมาก - หัวเรือจึงถูกดันขึ้นขณะเรือแล่น”

ในฐานะเรือพาณิชย์ที่เก่าแก่ที่สุดลำหนึ่งที่แล่นอยู่ใน Queensland และเชื่อว่าเป็นเรือพาณิชย์ที่เก่าแก่ที่สุดที่แล่นอยู่ท่ามกลางความงามและความเขียวขจีของ Gold Coast เรือ Kilkie ถูกต่อขึ้นในปี 1955 ที่อู่ต่อเรือ Thompson's ใน Bulimba เมือง Brisbane.

ด้วยความยาว 30 ฟุต และกว้าง 12 ฟุต ถือได้ว่าเรือ Kilkie เป็นเรือที่เสถียรมาก มีร่มเงา และแล่นได้อย่างราบรื่นในน้ำนิ่ง และส่งมอบ



Boatreport 2





Neil & Margit Warburton

ความสุขให้กับผู้โดยสาร ทั้งผู้โดยสารทั่วไป และผู้โดยสารที่เช่าเหมาลำ

เรือ Kilkie เริ่มต้นจากการเป็นเรือรับส่งนักเรียนและไปรษณีย์ในแม่น้ำ Maroochy บริเวณ Sunshine Coast ของ Queensland ต่อจากนั้น ก็ใน Noosa Everglades ที่มีชื่อเสียง จนกระทั่งถูกเคลื่อนย้ายมาไว้ที่ Sanctuary Cove ใน Gold Coast ในปี 1988

Kilkie มีหน้าที่พาผู้โดยสารชมทัศนียภาพของแม่น้ำ Coomera เกาะ Sovereign และทางน้ำอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกันของ Gold Coast ด้วยความเร็ว 6 นอต เพื่อตีการค้าที่วุ่นวายหลักล้าน และอื่นๆอีกมากมายที่ Gold Coast มีให้

ปัจจุบันนี้ Kilkie ให้บริการผู้โดยสารทั่วไปและผู้โดยสารเช่าเหมาลำได้เร็วกว่าเดิม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่าเดิมด้วยเครื่องยนต์ Yanmar ซึ่งเป็นการรบกวนสัตว์ป่าและสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นๆ น้อยมาก

“เนื่องจากเครื่องยนต์ถูกติดตั้งอยู่ในห้องเครื่องภายในตัวเรือ หาก Neil กำลังเล่นดนตรีให้ผู้โดยสารฟังอยู่ ฉันทักจะลดรอบเครื่องยนต์ลงเหลือ 1,300 รอบ/นาที บรรยากาศจะเงียบมากและไม่เป็นการรบกวนการฟังดนตรีแต่อย่างใด” Margit กล่าว

เครื่องยนต์ Yanmar 4JH5E มีความจุกระบอกสูบ 2.19 ลิตร เป็นเครื่องยนต์ประจุอากาศด้วยตนเอง (naturally aspirated) แบบไม่มีเทอร์โบที่ขดเย็บม ซึ่งเป็นที่ชื่นชอบของนักเล่นเรือทั่วไปและผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ที่มีความต้องการใช้เครื่องยนต์แรงม้าต่ำๆ เช่น Cove Cruises มาแล้วหลายสิบปี

ด้วยน้ำหนักที่มากกว่า 200 กิโลกรัมเพียงเล็กน้อย เครื่องยนต์ Yanmar รุ่นนี้ให้แรงบิดที่รอบต่ำ และสมรรถนะที่ดี รวมถึงเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาด 125 แอมป์ และมาตรฐานการควบคุมมลพิษ EPA Tier 2

คุณไม่ต้องโน้มน้าวให้ Margit และ Neil เชื่อในความยอดเยี่ยมของ 4 JH5E เลย หลังจากหนึ่งปีของการใช้งานเครื่องยนต์ Yanmar ในเรือ Kilkie พวกเขาก็ประทับใจที่สุดแล้ว!

“ประเด็นก็คือ คุณสามารถไว้วางใจในเครื่องยนต์ Yanmar ได้ตลอดเวลา และคุณก็สามารถจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ได้ในราคาที่คุ้มค่า” Margit กล่าว



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

Boat technician

STABILITY OF VESSELS การทรงตัวของเรือ

เรือที่มีการทรงตัวดี หมายถึง เรือนั้นสามารถทรงตัวอยู่ได้ในน้ำนิ่ง และสามารถกลับคืนสภาพตั้งตรงได้ เมื่อมีแรงภายนอกมาทำให้เรือเอียง เช่น คลื่น ลม การยกย้ายถ่ายของ ตลอดจนการเก็บกู้วน เราเรียกว่า เรือมีการทรงตัวเป็นบวก (Positive stability) เรือที่ไม่เสถียร เรือจะเอียงต่อไปเรื่อยๆ จนล่ม เราเรียกว่า เรือมีการทรงตัวเป็นลบ (Negative stability) การทรงตัวของวัตถุ มีอยู่ 3 สถานะ คือ การทรงตัวเป็นบวก (เสถียร) การทรงตัวเป็นลบ (ไม่เสถียร) และการเป็นกลาง ยกตัวอย่างเช่น เรือประมงต้องมีคุณสมบัติการทรงตัวของเรือครบถ้วน ทั้งการทรงตัวพลวัต และการทรงตัวสถิต จึงจะถือว่าเป็นเรือที่ปลอดภัย และมีคุณค่าทางทะเลดีพอ ในการวิเคราะห์การทรงตัวสถิตเราจะต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับ ปริมาณ จำนวน โมเมนต์ การเอียงเรือ วิธีทำการประมง เพื่อการออกแบบและติดตั้ง เครื่องมือประมงได้อย่างเหมาะสม

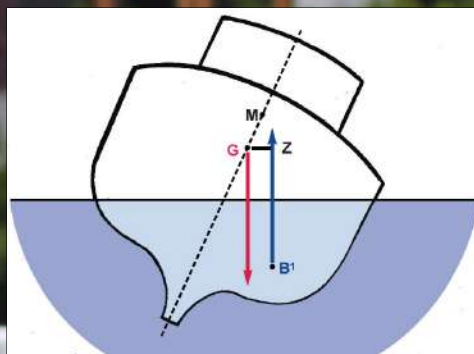
นิยามของแรง คือ กำลังผลักหรือดึง ซึ่งสามารถชักจูงให้เกิดการเคลื่อนไหว โดยแรงของกำลังลอยคือ แรงดันขึ้นหรือแรงยกที่มีขนาดเท่ากับ น้ำหนักของเหลวที่ถูกแทนที่ โดยกระทำผ่านจุดๆ หนึ่ง เรียกว่าจุดศูนย์กลางกำลังลอย (Center

of Buoyancy) เป็นจุดศูนย์กลางทางเรขาคณิตของปริมาตรส่วนที่น้ำถูกแทนที่

ส่วนแรงศูนย์ถ่วง คือแรงดึงดูดสู่ศูนย์กลางโลก อันเนื่องมาจากโลกหมุนรอบตัวเอง แรงนี้จะกระทำตรงจุดศูนย์ถ่วงของวัตถุ เป็นจุดศูนย์กลางของน้ำหนักต่างๆ ขณะที่ระวางขับน้ำ (Displacement) คือ น้ำหนักของปริมาณน้ำที่ถูกเรือแทนที่ โดยมีเส้นฐาน (Baseline) เส้นแนวนอนที่ตัดกับเส้นกระดูกงูที่กึ่งกลางลำเรือ และเส้นกระดูกงู (Keel Line) เป็นเส้นขนานกับกระดูกงูที่ลาดเอียงผ่านที่กึ่งกลางลำ

ด้านบนกระดูกงู หรือเส้นตัดกันภายในของแผ่นเปลือก สำหรับกระดูกงูแท่งจะเป็นเส้นตัดผ่าน





เปลือกด้านในของเรือเหล็ก หรือเส้นขอบล่างของแนวเปลือกเรือสำหรับเรือไม้ โดยจุดตัดของด้านนอกของเปลือกเรือที่ด้านล่างของเรือที่ใช้วัสดุอื่นนอกจากไม้และเหล็ก

การทรงตัวสถิต (Static stability)

เป็นคุณลักษณะของเรือที่สามารถทรงตัวสมดุลอยู่ในน้ำนิ่ง โดยไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน จุดศูนย์กลางการทรงตัว หรือจุดเมตา (Metacenter) คือจุดศูนย์กลางการลอยที่เลื่อนไปเนื่องจากการเอียงเรือ เมื่อต่อแนวแรงกำลังลอยซึ่งกระทำในแนวตั้ง ไปตัดกับเส้นแนวต่อของเส้นแนวกึ่งกลางทางขวาง (Center Line) ที่ลากผ่านจุดศูนย์กลางกับจุดศูนย์กลางการลอย

ที่จุดนี้ เราเรียกว่า Metacenter เป็นจุดบอกลักษณะสมดุลของการทรงตัวของเรือ จุดศูนย์กลางของเรือจะอยู่สูงกว่าจุดศูนย์กลางการลอยเสมอ โดยจุดศูนย์กลางของน้ำหนัก (Center of weight) (จุดลง) จะอยู่เหนือจุดศูนย์กลางการรับน้ำหนัก (Center of support) (ต้นขึ้น) เมื่อเรือเอียงจุดศูนย์กลางการลอยจะเคลื่อนออกด้านข้างจากจุดตำแหน่งแรกเริ่มที่เส้นกึ่งกลางไปยังจุดตำแหน่งใหม่

น้ำหนักของเรือและกำลังลอย (ระวางขับน้ำ) มีค่าเท่ากันและกระทำในแนวตั้งระนาบเดียวกัน แม้ว่าเรือเอียงอยู่ เรือที่การทรงตัวเสถียรจุดศูนย์กลางกำลังลอยใหม่จะเคลื่อนออกไปจะทำให้เกิดโมเมนต์แรงคู่ควบ ซึ่งจะพยายามคืนกลับสู่ตำแหน่งตั้งตรงแรกเริ่ม แรงของเส้นการลอยจะตัดกับเส้นกึ่งกลางของเรือที่อยู่เหนือจุดศูนย์กลางงัดขึ้นไป เราเรียกว่า จุดศูนย์กลางการทรงตัวของเรือหรือจุดเมตา

การทรงตัวอย่างปลอดภัย (Intact stability) คือสถานะ การทรงตัวสถิตของเรือในน้ำนิ่งอย่างปลอดภัย พิจารณาได้จากขนาดโมเมนต์แรงคู่ควบระหว่างแรงของกำลังลอยกับน้ำหนักเรือ เรียกว่า โมเมนต์ตั้งตรง (Righting moment)



ระยะระหว่างแรงของกำลังลอย (เนื่องจากน้ำหนัก) คือ แขนของโมเมนต์ตั้งตรง (Righting arm) ซึ่งโมเมนต์ตั้งตรงและแขนของโมเมนต์ตั้งตรงจะเป็นตัวแปรสำคัญในการพิจารณาการทรงตัวของเรือต่อไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตำแหน่งการกระทำของแรงของกำลังลอยและแรงเนื่องจากน้ำหนักเรือ トラบิดที่ตำแหน่งทั้งสองก่อให้เกิดโมเมนต์ช่วยพยุงกลับตั้งตรงเรือยังคงจะสามารถทรงตัวได้อย่างปลอดภัย

เรือที่แล่นอยู่ในทะเลและให้ความรู้สึกสบายไม่โคลงมากนักเนื่องมาจากเรือนั้นมีความสูงเมตตาน้อย หรือไม่มากจนเกินไป เรือใดมีความสูงเมตตามากจะกลายเป็นเรือแข็งทื่อ (Stiff) รู้สึกไม่สบายเวลาอยู่ในทะเล เพราะว่าเรือจะกลับมาตั้งตรงได้เร็วในทันที แต่ถ้าความสูงเมตตาน้อยไปจะรู้สึกว่เรือโคลงไปมาช้าเหลือเกินเหมือนกับว่าไม่ค่อยมีแรงผลักลับในตำแหน่งตั้งตรง และอาจเกิดอันตรายเมื่อความสูงเมตากลายเป็นลบได้ง่ายๆ

เมื่อเรือเอียงไปแล้วไม่กลับมาตั้งตรงได้เอง แต่จะเอียงอยู่ถาวรในลักษณะสมดุลและถ้ามีแรงจากภายนอกมากระทำเรืออาจกลับไปมีสถานะแบบ Stable หรืออาจเอียงต่อไปจนล้มก็เป็นที่

นอกจากนี้ชาวเรือเองย่อมรู้ดีว่าเรือที่มีความกว้างมาก เรือจะเอียงน้อยกว่าเรือที่มีความกว้างน้อย เรือที่มีระยะฟรีบอร์ดหรือระยะกราบพื้นน้ำ (Freeboard) มากกว่าจะมีการทรงตัวของเรือที่ดีและมีความปลอดภัย

ในกรณีเรือประมงจะสามารถบรรทุกน้ำหนักและสัตว์น้ำได้มากกว่า แต่เรือที่มีระยะฟรีบอร์ดมากเกินไปก็จะสูญเสียการทรงตัว ซึ่งอาจพลิกคว่ำได้ลักษณะเช่นนี้เกิดขึ้นได้เมื่อเรือประมงได้ติดตั้งเครื่องมือประมงขนาดใหญ่ เช่น เครื่องคว้าน และการเก็บกองวนไวนันดาตฟ้าเรือ ดังนั้นเราจึงต้องพิจารณาเลือกระยะฟรีบอร์ดให้เหมาะสมเรือประมงควรมีระยะฟรีบอร์ดอย่างน้อยที่สุด 200 มม. ที่สภาพบรรทุกเต็มที่ เหมาะสมสอดคล้องกับสมรรถนะตามภารกิจหลักของเรือประมง

การนำเรือ ในสภาวะฉุกเฉิน

ไม่ว่ากรณีใดๆ จะต้องพยายามนำเรือให้อยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางพายุเกินกว่า 50 ไมล์เสมอ การนำเรือที่ปลอดภัยถือว่ารยะห่างจากจุดศูนย์กลางพายุประมาณ 320 กม. ซึ่งบริเวณนี้ลมมีความเร็วไม่เกิน 55 กม./ชม. (ปกติไม่เกิน 45 กม./ชม.) การหลบหลีกพายุในบริเวณนี้กระทำได้ง่าย ถ้าเรือสามารถทำความเร็วได้ 20 นอต และสามารถหลบหนีห่างออกจากพายุได้ก่อนที่ความเร็วลม จะเพิ่มขึ้นได้จนทำให้การหลบหลีกพายุกระทำได้ยากแล้วนับได้ว่าเรือพ้นจากอันตราย บางครั้งพายุหมุนเคลื่อนตัวเข้ามา เรือที่อยู่ทางด้านหน้าของพายุก็สามารถใช้ความเร็วหนีได้ทัน และเรือที่อยู่ด้านหลังแล่นมาถึงพายุได้ อย่างไรก็ตามผู้ตรวจในเรือจะไม่ได้รับอันตรายจากพายุมากนักที่ความกดอากาศยังไม่ลดต่ำกว่าค่าปานกลางถึง 5 จิงขอแนะนำว่า ถ้าสงสัยหรือทราบพายุหมุนเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงจะต้องอ่านบาร์อมิเตอร์บ่อยๆ และเรือคงแล่นตามแนวทางเดิมจนกว่าจะพบว่าความกดอากาศต่ำกว่าปกติ หรือจนกว่าจะปรากฏลมเพิ่มความแรงขึ้นจนถึงความเร็ว 45 กม./ชม. พร้อมกับความกดอากาศต่ำกว่า 8 มิลลิบาร์ ถ้าเกิดเหตุการณ์ใดกรณีหนึ่งที่กล่าวแล้วนี้จึงจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำในการนำเรือหลีกพายุตามที่ได้กล่าวต่อไป จนกว่าความกดอากาศจะสูงขึ้นเหนือขอบเขตที่กล่าวแล้ว และมีลมพัดแรงต่ำกว่า 45 กม./ชม. ถ้ามีความแน่ใจว่าเรืออยู่ด้านหลังพายุหรืออยู่ในซีกเดินเรือแน่นอน การนำเรือถือเข็มหลบศูนย์กลางพายุก็เพียงพอแล้ว

ในซีกโลกเหนือถ้าลมเปลี่ยนทิศวนตามเข็มนาฬิกาแสดงว่าเรืออยู่ในซีกอันตราย เรือที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำ หรือเครื่องยนต์ชนิดอื่นใดจะต้องใช้ความเร็วเต็มที่รักษาการถือท้ายให้ลมตีทางหัวเรือขวางระทำมุมประมาณ 11 ถึง 45 องศา (ขึ้นอยู่กับความเร็วเรือ) ยิ่งเมื่อลมยังเปลี่ยนทิศมากยิ่งขึ้นก็ค่อยๆ หันเข็มไปทางกราบขวา





ซึ่งแนวการนำเรือหลีกพายุ ถ้าเรือมีความเร็วต่ำหรืออยู่ในน้ำนิ่งจำกัดเมื่ออยู่ในที่อันตรายจะต้องหยุดอยู่ในลักษณะที่สัมพันธ์กับลมที่ปลอดภัยที่สุด คือพยายามรักษาหรือให้ลมตีทางหัวเรือตลอดเวลา เพื่อหลีกเลี่ยงศูนย์กลางพายุถ้าปรากฏว่าลมไม่เปลี่ยนทิศซึ่งแสดงว่าเรืออยู่ใกล้กับทางเดินของพายุ (บางครั้งเป็นการยากมากที่จะพิจารณาได้อย่างแท้จริง ว่าเรืออยู่ใกล้กับทางเดินพายุ อาทิ ถ้าอยู่ในซีกอันตรายเพราะทิศทางของลมมีได้จำเป็นจะต้องเป็นตามกฎที่กล่าวแล้ว) หรือมีลมเปลี่ยนทิศตรงกันข้ามกับเข็มนาฬิกาซึ่งแสดงว่าเรืออยู่ในซีกเดินเรือทั้งสองกรณีให้ใช้ความเร็วสูงสุดเท่าที่จะทำได้ และการรักษาการถือท้ายให้ลมตีทางท้ายเรือขวาและขณะที่เรือแล่นหลบพายุให้ค่อยๆ เปลี่ยนเข็มาทางซ้ายเมื่อลมยิ่งเปลี่ยนไปทางตรงกันข้ามกับเข็มนาฬิกามากยิ่งขึ้นซึ่งแนวทางการนำเรือหลบพายุแสดงได้

ในซีกโลกใต้ถ้าลมเปลี่ยนทิศตรงกันข้ามกับเข็มนาฬิกาเรือจะตกอยู่ในซีกอันตรายเรือจะต้องใช้ความเร็วสูงสุด รักษาการถือท้ายให้ลมตีทางหัวเรือกราบซ้ายประมาณ 11 ถึง 45 องศา (ตามความเร็วของเรือ) และค่อยๆ หันเข็มาทางซ้ายมากยิ่งขึ้น เมื่อลมยิ่งเปลี่ยนทิศไปทางตรงกันข้ามกับเข็มนาฬิกามากยิ่งขึ้นแนวทางการนำเรือแต่ถ้าเรือไม่สามารถหลบหลีกได้กว้างขวางเพราะอยู่ในบริเวณจำกัดพยายามรักษาให้ลมตีทางหัวเรือซ้ายไว้ตลอดเวลา เพื่อแสดงว่ากำลังหนีออกจากจุดศูนย์กลางของพายุทุกขณะ ถ้าปรากฏว่าลมไม่เปลี่ยนทิศแสดงว่าเรือดูเหมือนจะอยู่ใกล้กับทางเดินพายุ (บางครั้งเป็นการยากมากที่จะพิจารณาได้แน่นอนเรืออยู่บนทางเดินของพายุจริงหรือไม่ เฉพาะอย่างยิ่งถ้าเรืออยู่ในซีกอันตรายเพราะทิศทางของลมอาจมีได้เป็นไปตามกฎที่กล่าวแล้ว) หรือปรากฏว่าลมเปลี่ยนทิศไปทางเดียวกับเข็มนาฬิกาซึ่งแสดงว่าเรืออยู่ในซีกเดินเรือให้ใช้ความเร็วสูงสุดรักษา การถือท้ายให้ลมตีทางท้ายกราบซ้ายและค่อยๆ เปลี่ยนเข็มาทางขวา เมื่อลมเปลี่ยนไปทางเดียวกับเข็มนาฬิกายิ่งขึ้นซึ่งแนวทางการนำเรือหลบพายุแสดงเป็นเส้นประถ้าปรากฏว่าเรืออยู่ในซีกเดินเรือและไม่มีทางหลบหลีกอย่างพอเพียงในทางที่ปฏิบัติ ไม่จำเป็นต้องไปหาที่ปลอดภัยแห่งอื่นก่อนที่จะรู้สึกว่ามีลมพัดแรงให้จัดวางรูปของเรือให้อยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย



สัมพันธ์กับทิศทางของลมและใช้ความชำนาญในการนำเรือคอยแต่งลักษณะของเรือสัมพันธ์กับลมและทะเล พร้อมทั้งคอยจดจำแบบริ่งของสิ่งอันตรายบนฝั่งหรือให้ทราบไว้อยู่เสมอว่าฝั่งอยู่ในทิศทางใดถ้าปรากฏว่าเรืออยู่ในแนวทางเดินของพายุ และไม่สามารถที่จะหลบหลีกเข้าไปอยู่ในซีกเดินเรือตามที่กล่าวมาแล้วได้ ให้คำนึงถึงจุดวกกลับของพายุว่าควรจะอยู่ที่ใดแล้วพยายามที่จะนำเรือเข้าไปในพื้นที่ยันตราย (ซึ่งดีกว่าที่จะยังคงอยู่บนเส้นทางเดินของพายุมาก) และใช้ความเร็วสูงสุดไปยังต้นลมทุกกรณีเพื่อหนีห่างจากพายุให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เรือที่อยู่ในท่าเรือหรือจอดทอดสมอนักเดินเรืออย่านึกว่าปลอดภัยจะต้องมีการระมัดระวัง

เช่นเดียวกับเรือเดินในทะเลให้หมั่นตรวจสอบการเปลี่ยนทิศของลม และกะประมาณการเคลื่อนไหวของพายุสัมพันธ์กับเรือเพื่อที่จะตัดสินใจดำเนินการเปลี่ยนที่จอดเรือเพื่อที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น หรือเตรียมปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่พิจารณาเหมาะสมกับเหตุการณ์ อย่างไรก็ตามนักเดินเรือนิยมการนำเรือออกในทะเลในกรณีที่มีเวลาพอเพียงที่จะหลีกเลี่ยงการประสบความเสียหายอย่างร้ายแรง การจอดเรืออยู่ในท่าหรือที่จอดทอดสมอและผลงกับพายุหมุนในเขตร้อนซึ่งมีศูนย์กลางพายุอยู่ห่างประมาณ 50 ไมล์ แม้ว่าจะมีที่กำบังคลื่นก็จะประสบกับความวุ่นวายอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเรืออยู่จำนวนมาก แม้ว่า จะเทียบท่าหรือมีที่ผูกทุ่นซึ่งจัดไว้เป็นพิเศษและมีโซ่ลำนไว้อย่างหนาแน่นซึ่งนับว่าไม่ปลอดภัยเท่าการที่จะหลบหลีกให้พ้น อย่างไรก็ตามถ้าเป็นเรือที่มีความเร็วต่ำหรือเป็นเรือเล็กจะต้องพิจารณาให้รอบคอบที่สุดถ้าปรากฏว่าสัญญาณเตือนภัยไม่ทราบล่วงหน้าพอที่จะนำเรือไปในทะเลให้ห่างพายุอย่างพอเพียงแล้วจะต้องตัดสินใจจอดอยู่ในที่หลบพายุในท่า แต่ถ้าเดินทางอยู่ในทะเลหากได้รับสัญญาณเตือนล่วงหน้าและไม่มีระยะเวลาพอเพียงที่จะดำเนินการหรือบริเวณท้องทะเลมีจำกัดไม่สามารถหลบหลีกอันตรายได้แล้ว เรือประเภทนี้จะต้องเดินทางเข้าหาที่ซึ่งจะหลบหลีกทันที อย่างไรก็ตามนักเดินเรือจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและใช้ความสามารถในการนำเรือ และรักษาเรือให้ปลอดภัยที่สุด

ทิศทางไทยในระเบียบโลกใหม่ (ตอนที่ 1)

รูปแบบการค้าการลงทุนระหว่างประเทศที่เปลี่ยนไป

หลังจากการสิ้นสุดของสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปลายปี พ.ศ.2488 โดยที่ญี่ปุ่นถูกสหรัฐอเมริกาทิ้งระเบิดนิวเคลียร์ที่เมืองฮิโรชิมา และนางาซากิ ในวันที่ 6 และ 9 สิงหาคม 2488 ตามลำดับ จึงยอมแพ้ฝ่ายสัมพันธมิตร ซึ่งมีอเมริกา อังกฤษ และสหภาพโซเวียต เป็นแกนนำหลัก สงครามครั้งนั้นเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.2482 รวมระยะเวลาต่อสู้กันนานราว 6 ปี สูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน และอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ กันไปเป็นจำนวนมาก สภาพบ้านเมืองถูกทำลายย่อยยับโดยทั่วไป ในช่วงสองปีท้ายของสงคราม ญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกทางด้านอ่าวไทย ขอตั้งฐานทัพ และเดินทัพผ่านไปยังพม่าโดยไม่คิดจะยึดครองประเทศเรา รัฐบาลไทยภายใต้การนำของ จอมพล ป. พิบูลย์สงคราม ตกอยู่ในภาวะจำยอม จึงกลายเป็นฝ่ายที่อยู่ตรงข้ามกับฝ่ายสัมพันธมิตรไปโดยปริยาย และถูกทิ้งระเบิดสถานที่สำคัญมากมายหลายแห่ง เกิดความสูญเสียไม่น้อยเลย

ภายหลังสงครามผ่านพ้นไปเกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำไปทั่ว หลายชาติมีหนี้สินล้นพ้นจากความสูญเสียในการสู้รบ และจำเป็นต้องฟื้นฟูบูรณะประเทศ ชาติที่เสียหายน้อยที่สุดคือ สหรัฐอเมริกา เพราะเข้าร่วมสงครามในช่วงครึ่งหลัง จึงกลายเป็นเจ้าหนี้ให้หลายชาติ กู๋ยิม อาที อังกฤษ ผู้เป็นเจ้าของอาณานิคมและเป็นมหาอำนาจที่โดดเด่นในยุคนั้น เงินปอนด์สเตอร์ลิงเป็นสกุลหลักในการค้าขายระหว่าง

ประเทศ เมื่อฐานะเศรษฐกิจย่ำแย่ลง ภาวะของการเป็นมหาอำนาจก็เสื่อมถอยตามไป ผู้ที่ผงาดขึ้นมาแทนที่คือ สหรัฐอเมริกา ผู้เป็นเจ้าของนี้ รายใหญ่และหวังจะเป็นเจ้าโลกด้วย เป็นตัวตั้งตัวตีในการจัดระเบียบโลกอันเนื่องด้วยการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้ชาติตนเป็นฝ่ายได้เปรียบ ประกอบด้วยหลักการสำคัญดังนี้

1. สนับสนุนให้เกิดการค้าเสรี ลด ละ เลิกภาษีและมาตรการกีดกันการค้า เพื่อให้บริษัทอเมริกาสามารถเข้าถึงตลาดได้อย่างสะดวก ด้วยต้นทุนที่ต่ำ

2. ต้องการเปิดเสรีการลงทุนระหว่างประเทศ เพื่อให้อเมริกาสามารถเข้าถึงปัจจัยการผลิต ไม่ว่าจะเป็นแรงงานหรือทรัพยากรธรรมชาติ ได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด และได้รับการคุ้มครอง

3. ผลักดันให้เกิดกระแสนิยมต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

4. สนับสนุนแนวคิดในการปรับหรือยกเลิกกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกัน ให้แต่ละประเทศยอมรับมาตรฐานจากองค์กรระหว่างประเทศแทน

5. ผลักดันให้ทั่วโลกยอมรับและปกป้องคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual property Rights)

องค์กรระหว่างประเทศที่ตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการลงทุนของโลกในยุคนั้น ได้แก่ ธนาคารโลก : WB (World Bank) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ : IMF (International Monetary Fund) และองค์การการค้าโลก : WTO (World Trade Organization) ซึ่งตั้งขึ้นหลังสององค์กรแรก เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2538

การจัดระเบียบโลกใหม่ภายใต้หลักการดังกล่าว เป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปในชื่อ “โลกาภิวัตน์” (globalization) ซึ่งมีส่วนเปลี่ยนแปลงความเป็นไปของโลกอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2533 – 2543 การค้าการลงทุนภายใต้กฎเกณฑ์นี้ ได้ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำระหว่างชาติที่เจริญกว่ากับชาติที่ยังล้าหลังมากขึ้นทุกที สภาพรวยกระจุกจนกระจาย ปรากฏให้เห็นชัดโดยทั่วไป นำมาซึ่งกระแสต่อต้านโลกาภิวัตน์

เริ่มในปี พ.ศ.2542 สมาชิกองค์การการค้าโลกรวมตัวกันที่นครซีแอตเติล สหรัฐอเมริกา เรียกร้องให้มีการเจรจาการค้ารอบใหม่ในระดับพหุภาคี กำหนดในปี พ.ศ.2543 ภายใต้ชื่อ “Millennium Round” ซึ่งไม่ประสบความสำเร็จ ประธานาธิบดี George W Bush ได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินและใช้กองกำลังเข้าสลายการชุมนุมของกลุ่มต่อต้านโลกาภิวัตน์ ต่อมาในปี พ.ศ.2544 ได้มีการเจรจารอบใหม่ ภายใต้ชื่อ “Doha Development Round” ซึ่งยังคงหาข้อยุติไม่ได้จนถึงทุกวันนี้ ทั้งที่รูปแบบการค้าการลงทุนระหว่างประเทศได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างมากหลายลักษณะจนอาจนำไปสู่การล่มสลายของระบบโลกาภิวัตน์ในอนาคตอันใกล้นี้

กรุณาติดตามตอนต่อไปในฉบับหน้าครับ

ลูกเรือเข้ายาม - ฟ่ายเดินเรือ และ ฟ่ายช่างกล



เรียน 2 เดือน

ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 2 เดือน

ค่าธรรมเนียมการเรียน
55,000 บาท

คุณสมบัติผู้สมัคร :

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

หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

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

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก :

กรณีทั่วไป

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

กรณีโควตาจากการสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ย
ถึงทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

นายประจำเรือฟ่ายเดินเรือ

เรียน 1 ปี

ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 12 เดือน

ค่าธรรมเนียมการเรียน
165,000 บาท

กรณีสอบไม่ผ่านคืนให้ 2,600 บาท

จดด่วนเพียงหลักสุดละ :

3,000 บาท

Register :



ข้อมูลการชำระเงิน & ข้อมูลติดต่อ

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร
โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"



ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ



ธนาคารสิริกิติ์ สาขาตลาดสมุทรปราการ
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

092-251-1217,

092-258-8190

และ 095-823-5392





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



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