

*a*BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.9 ISSUE 101 JUNE 2018



Boat Report

ชุดพวงมาลัยใหม่จาก SeaStar

Top of the Gulf Regatta 2018

ศึกชิงใบจ้าว
แห่งอ่าวไทย



Special Report

ทางออกที่พอหวังได้
ในการแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย



Boat Tips

ความสมดุลย์ของ
เอนาเลอร์

SOLAS/MED
self-contained breathing
apparatus (SCBA)





Your Safety Partner on board



LIFERAFT RENTAL

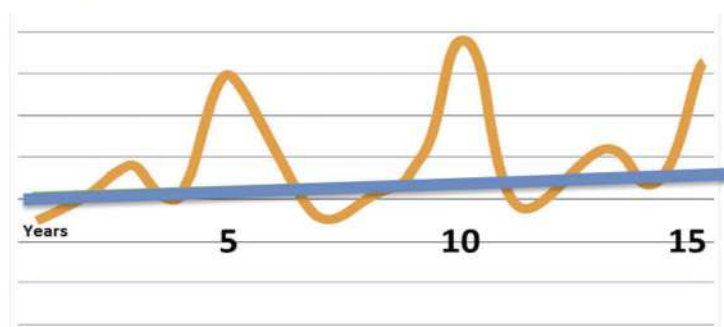


WHY Choose? Liferaft Rental

- \$ 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 Survitec 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 : [marinesurvitec](https://www.facebook.com/marinesurvitec)





โรงเรียนสยามการเดินเรือ

SIAM MARITIME SCHOOL

พาณิชย์นาวี คืออะไร?

พาณิชย์นาวี ถ้าเปรียบเทียบกับก็จะเหมือนนักรบทางเศรษฐกิจ ซึ่งต้องรับส่งและดูแลสินค้าจาก ประเทศหนึ่งไป ยังอีกประเทศหนึ่ง นั่นคือความหมายแบบกว้างๆ ของอาชีพ พาณิชยนาวี

การขนส่งมีอยู่หลายช่องทาง แต่การขนส่งที่สามารถ ขนส่งสิ่งของในปริมาณที่มาก ๆ มีน้ำหนักมากและมีขนาดใหญ่ เช่นการขนส่ง รถไฟ, รถไฟฟ้า, รถถัง, เครื่องจักรใหญ่, รถประเภทต่างและ อื่น ๆ อีกมากมาย ที่จำเป็นต้องใช้ เรือในการขนส่ง ซึ่งการขนส่งประเภทอื่น ๆ ก็สามารถขนส่งได้เช่นกันแต่ไม่สะดวกเท่าการขนส่งทางน้ำและที่สำคัญ ประหยัดกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ แต่อาจจะใช้เวลานานกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ อยู่พอสมควร

อาชีพพาณิชย์นาวี เราจะเรียกว่า ”คนประจำเรือ” นั่นเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานโลก อย่างมากซึ่งยังขาด นักเดินเรือที่เก่งและมีความสามารถ และนักเดินเรือรุ่นใหม่ไฟแรง ที่พร้อมและรักในการเดินทาง

คนประจำเรือ มีหน้าที่อะไรบนเรือ?

คนประจำเรือ นั้นจะมีหน้าที่ดูแลสินค้าให้ปลอดภัยและขนส่งให้ถึงที่หมาย ซึ่งการทำงานบนเรือ จะแยกเป็นสอง ฝ่าย ได้แก่ หนึ่งฝ่ายปากเรือ (เดินเรือ) สองฝ่ายห้องเครื่อง ซึ่งสองฝ่ายนี้ จะแยกหน้าที่การทำงานกันอย่างชัดเจน

ฝ่ายปากเรือ (เดินเรือ) จะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการ ขนถ่ายสินค้า เรืองเอกสาร และการนำเรือไปยังท่าขนส่ง ที่สินค้านั้น ๆ

ฝ่ายห้องเครื่อง จะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแล ในส่วนการดูแลรักษาเครื่องจักรต่าง ๆ เช่นเครื่องจักรใหญ่ เครื่อง ไฟฟ้า ปั้มน้ำ และเครื่องจักรช่วยต่าง ๆ บนเรือ

อยากทำงานเรือต้องเริ่มจากไหน?

ท่านที่รู้จักกับวงการเรือ ไม่ว่าจะเรือประเภทใดก็แล้วแต่ หากท่านยังไม่มีความรู้เกี่ยวกับเรือเลยนั้น อย่างแรกที่ท่านต้องทำคือ ต้องผ่านการฝึกอบรม หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยของคนประจำเรือ (เน้นทุกคนก่อนลงเรือต้อง อบรม) เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับการทำงานและการใช้ชีวิตภายในเรือรวมถึงการเอาตัวรอดเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินและ สัญญาณต่าง ๆ บนเรือ และอีกหลักสูตร หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยในเรือ เพื่อรองรับภัยที่ไม่คาดคิดที่อาจจะ เกิดขึ้น หลังจากนั้น ก็ทำเอกสาร การเดินทางระหว่างประเทศ เช่น Passport, Seaman book, Medical Checkup ซึ่งเรือ สินค้ากับเรือน้ำมันจะมีข้อแตกต่างกันในเรื่องเอกสารอยู่นิดหน่อย หากท่านมาอบรมกับทาง สถาบันของเราแล้วนั้น จะมีคนแนะนำท่านเรื่องเอกสาร อย่างละเอียดอีกครั้ง

ความก้าวหน้าในการทำงาน

ฝ่ายเดินเรือ ตำแหน่งสูงสุดคือ กัปตันเรือ ใช้ระยะเวลาประมาณ 5-10 ปี บางคนก็เปลี่ยนตัวเองมาทำงานบนบก (ท่าเรือ, สำนักงาน ตำแหน่งระดับผู้บริหารบ้าง)

ฝ่ายช่างกลเรือ ตำแหน่งสูงสุดคือ ต้นกลเรือ ใช้ระยะเวลาประมาณ 5-10 ปี บางคนก็เปลี่ยนตัวเองมาทำงานบนบก (ท่าเรือ, สำนักงาน, อยู่ต่อเรือ, อยู่ซ่อมเรือ ตำแหน่งระดับผู้บริหารบ้าง)





EDITOR TALK

คนที่ปรึกษาที่ติดคึกคัก พลเรือตรี สุบันก์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พันธ์ชัย เปรมประเสริฐ, คุณเชลลีย์ สักกาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฉวาล สมสกุล, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดิ์ศรี **ABOAT** ฉบับรวมสรุปประเด็นที่กำลังทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ คงเต็มไปด้วยสาระน่ารู้ชวนให้ติดตามเช่นเคย เช่น การแก้ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ซึ่ง EU ใช้กฎหมายของ IUU มาบังคับควบคุมเรา ก็ยังไม่มีทีท่าว่าจะปลดใบเหลืองเมื่อใด ฝ่ายไทยเองที่มีท่าจริงจังตั้งใจ ทำตัวเป็นเด็กดีของ EU ได้รับคำชมเชยพอเป็นยาขมโลมใจ แต่ลึกๆ ภายในแล้ว มีปัญหาด้านการบริหารซ่อนอยู่โดยคนทั่วไปไม่รู้ ท่ามกลางความมืดมนและสับสนยังมีทางออกที่พอหวังได้ในการแก้ปัญหาให้เกิดผลอย่างยั่งยืน ลองอ่าน และช่วยกันคิดต่อดูนะครับ

การนำเรือติดตั้งบนเทอร์ลเลอร์และให้รถลากไปยังจุดหมายที่ต้องการ เป็นวิธีที่นิยมทำกันอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน แต่คงมีคนไม่มากนักที่ให้ความสนใจจริงจังเกี่ยวกับ “ความสมดุลของเทอร์ลเลอร์” นับเป็นความประมาทอย่างหนึ่ง อานบทความในเล่มนี้แล้วจะช่วยให้ตระหนัก และมีความรอบคอบในการเลือกใช้อุปกรณ์มากขึ้น ซึ่งจะช่วยป้องกันความเสียหายจากการเคลื่อนย้ายเรือได้เป็นอย่างดี

การแข่งขันเรือใบ Top of The Gulf Regatta 2018 ระหว่างวันที่ 27 เมษายน ถึง 1 พฤษภาคม ณ Ocean Marina Yatch Club หาดจอมเทียนพัทยา ได้ปิดฉากลงอย่างน่าประทับใจ นับเป็นการแข่งขันครั้งที่ 14 มีเรือและนักแล่นใบเข้าแข่งขันเป็นจำนวนมาก นักกีฬาไทยทำผลงานได้ยอดเยี่ยมตามเคย สมศักดิ์ศรีของ “ความเป็นเจ้าแห่งอ่าวไทย”

นอกจากนี้ยังมีเรื่องอื่นๆ ที่ควรค่าแก่การเก็บเกี่ยวสาระ ลองอ่านดูนะครับ พบกันใหม่ฉบับหน้า

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลคลองเตย อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : aboatmagazine@gmail.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : aboatmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ที่ปรึกษาของบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาพงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ บรรณาธิการฝ่ายศิลป ยุทธจักร อนุสรณ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ **ABOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนม์ภรณ์ ฤทธิพงษ์, NARAPICHAT PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชล ศิลปกรรม ART **ABOAT** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย ปรีพจน์ บุณยานุภาพ/พิมพ์ **ABOAT** MAGAZINE จัดจำหน่าย **ABOAT** MAGAZINE

Promotion

KODEN

MARINE RADAR

โปรโมชั่นพิเศษ ถึง 30 มิถุนายน 2561



MDC-2210-6" (RADIATOR 6") กำลังส่ง 12 KW

แถม C-MAP 1 แผ่น + GPS Heading KA-GC09

ราคา 280,000 บาท

ราคาเดิม 345,000 บาท

ราคายังไม่รวมค่าใบอนุญาตตั้งใช้



MDC-2220-6" (RADIATOR 6") กำลังส่ง 25 KW

แถม C-MAP 1 แผ่น + GPS Heading KA-GC09

ราคา 330,000 บาท

ราคาเดิม 395,000 บาท

ราคายังไม่รวมค่าใบอนุญาตตั้งใช้



MDC-2220-9" (RADIATOR 9")

กำลังส่ง 25 KW

แถม C-MAP 1 แผ่น + GPS Heading KA-GC09

ราคา 340,000 บาท **ราคาเดิม 415,000 บาท**

ราคายังไม่รวมค่าใบอนุญาตตั้งใช้



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด - A. & Marine (THAI) Co., Ltd.

อาคารมารีนไทย 555 หมู่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280

Marine Thai Bldg., 555 Mu 3 Taiban Rd., T.Taiban, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND

Tel: 0-2703-5544, 0-2703-5858 Fax: 0-2703-5525

URL: www.marinethai.net E-Mail: info@marinethai.net

หมายเหตุ: ราคาอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า





กองทัพอากาศจัดพิธีรับมอบเรือตรวจการณ์ชายฝั่ง
ชุดเรือ ต.265 - ต.269 จำนวน 5 ลำ



เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2561 ที่ผ่านมา พลเรือเอก นริส ประทุมสุวรรณ ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานในพิธีรับมอบเรือตรวจการณ์ชายฝั่ง ชุดเรือ ต.265 - ต.269 จำนวน 5 ลำ

ณ ท่าเรือหมายเลข 5 (LST Ramp) ท่าเรือแหลมเทียน การท่าเรือสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยมี พลเรือเอก รังสฤษดิ์ สัตยานุกูล ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ พลเรือตรี อนุชา เอี่ยมสุโร ผู้บัญชาการกองเรือยามฝั่ง กองเรือยุทธการ กำลังพลประจำเรือ และแขกผู้มีเกียรติให้การต้อนรับ

กองทัพอากาศได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์กองทัพอากาศ พ.ศ.2551 - 2560 ที่ได้กำหนดความต้องการเรือตรวจการณ์ชายฝั่ง เพื่อใช้ในการฝึกต่างๆ โดยดำเนินการจัดหาเรือตรวจการณ์ชายฝั่ง กองทัพอากาศ จำนวน 20 ลำ เพื่อทดแทนเรือตรวจการณ์ชายฝั่งเดิม ที่ใช้ราชการมาเป็นเวลานาน

คุณลักษณะของเรือตรวจการณ์ชายฝั่ง ชุดเรือ ต.265 - ต.269 มีขีดความสามารถปฏิบัติการรบ (Combat Capabilities) โดยสามารถปฏิบัติการกิจได้ครอบคลุมพื้นที่ปฏิบัติการบริเวณชายฝั่งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน สามารถตรวจจับ ติดตามและพิสูจน์ทราบเป้าหมาย สามารถป้องกันตนเองจากเรือผิวน้ำและอากาศยานข้าศึกได้ตามสมรรถนะของอาวุธประจำเรือ สามารถปฏิบัติการทางเรืออย่างต่อเนื่อง

โดยไม่ต้องรับการส่งกำลังบำรุงเพิ่มเติมได้ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง สามารถปฏิบัติงานได้ในสภาพทะเล

ไม่น้อยกว่า Sea State 2 สามารถตรวจค้นเรือที่ต้องสงสัย ค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ และมีความสามารถในการทรงตัวที่ดีในการบังคับเรือและบังคับเลี้ยวในการปฏิบัติงานที่ความเร็วสูง (Maneuverability)

คุณลักษณะทั่วไป (Ship System Performance) ระวางขับน้ำเต็มที่โดยประมาณ 45 ตัน ขนาดของเรือ ความยาวตลอดลำ 21.40 เมตร ความกว้างสูงสุดของเรือ 5.56 เมตร ความลึกของเรือ (Molded Depth) 3.15 เมตร กินน้ำลึกตัวเรือ (Molded Draught) 1.05 เมตร ความเร็วสูงสุดต่อเนื่อง

ที่ระวางขับน้ำเต็มที่ไม่น้อยกว่า 30 นอต กำลังพลประจำเรือ 9 นาย สามารถปฏิบัติงานในทะเลได้ต่อเนื่องได้ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

อาวุธประจำเรือ อาวุธปืนหลัก ปืนกลขนาด 20 มิลลิเมตร จำนวน 1 กระบอก ติดตั้งบริเวณหัวเรือ อาวุธปืนรอง ปืนกลขนาด .50 นิ้ว จำนวน 1 กระบอก เครื่องยิงลูกระเบิด 81 มิลลิเมตร รวมแกนจำนวน 1 กระบอก ติดตั้งบริเวณท้ายเรือ



การแข่งขันเรือใบ 'เคปพันวา โฮเทล ภูเก็ต เรซวิค 2018

โรงแรมเคปพันวา ภูเก็ต ในเครือ เคป & แคนทารี โฮเทลส์ และบริษัท มิเดีย บิซิเนส เซอร์วิส จำกัด เจ้าของสิทธิ์ในการจัดการแข่งขัน ร่วมจัดงาน เคปพันวา โฮเทล ภูเก็ต เรซวิค 2018 การแข่งขันเรือใบระดับภูมิภาค ชั้นแนวหน้า ซึ่งปีนี้เป็นจัดการแข่งขันครั้งที่ 15 โดยจะจัดงานที่

โรงแรมเคปพันวา ภูเก็ต และ โรงแรมแคนทารี เบย์ ภูเก็ต ระหว่างวันที่ 18- 22 ก.ค. 2561 การแข่งขันทุกๆ ปีที่ผ่านมา รายการนี้ถือเป็นการแข่งขันที่มีผู้เข้าแข่งขันจากทั่วโลก มีเรือทั้งประเภทลำเรือเดียว (Monohulls) และประเภทหลายลำเรือ (Multihulls) เข้าร่วมจำนวนมาก



SOLAS/MED Self-contained breathing apparatus (SCBA)

**SOLAS
Approved**

Specifications Breathing Apparatus

Specifications	Breathing Apparatus
Type	RHZK 6/30
Cylinder Volume (L)	6
Cylinder Material	Steel
Working Pressure (Bar)	300
Warning Pressure (Bar)	40-60
Weight (kg)	≤ 15
Packing Dimensions (cm)	270 x 490 x 755
Approval	SOLAS / MED



Spare compressed air cylinder 6lt & Valve 300bar assembly with air



Standard Equipments

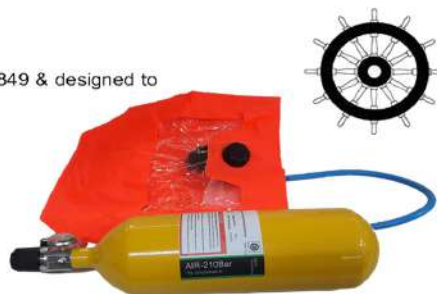
- High-Pressure Cylinders
- Cylinder Valve
- Pressure Reducer
- Quick Connector
- Supply Valve
- Full Face Mask
- Pressure Gauge
- Alarm
- Back Plate
- Shoulder Strap
- Storage box

Emergency evacuation breathing device (EEBD) "THRS 15"

**SOLAS
Approved**

Characteristics

- Flame resistant materials, Silver in colour to reflect heat and be highly visible.
- Durable and reliable construction with low maintenance
- Full-face hood fits all persons
- Steady air-flow for 15 minutes with sufficient air delivery rate
- Easy visual access on the pressure gauge
- Working temperature range : -10°C to 65°C
- Easy to refill cylinder - no adaptor required
- Approved to SOLAS Chapter II - 2 and MSC/Circ.849 & designed to meet EN1146:2005 & ISO 23291-1 (2008)



Specifications Breathing Device

Specifications	Breathing Device
Type	THRS 15
Volume	14300 cm ³
Weight	5500 gr
Capacity	3 L
Working time	≥ 15 mins
Pressure	210 bar

Marine Survitec Co., Ltd.

1111 Moo 6 Soi Thedsaban Bangpoo 10,
Taiban Road, Tumbol Taiban, Amphur Muang,
Samutprakarn 10280

Tel : 0-2703-3477-8 Fax : 0-2703-4572

E-mail : info@msc.co.th

Website : www.msc.co.th

f : [marinesurvitec](https://www.facebook.com/marinesurvitec)

g : [@mscmarinesurvitec](https://www.instagram.com/mscmarinesurvitec)



Marine Survitec (Songkhla) Co., Ltd.

182 Moo 3 Tumbol Sathing Mo,
Amphur Singhanakon,
Songkhla 90280

Tel : 081-614-4235

E-mail : msc.songkhla@gmail.com

Website : www.msc.co.th

f : [marinesurvitec](https://www.facebook.com/marinesurvitec)

g : [@mscmarinesurvitec](https://www.instagram.com/mscmarinesurvitec)



Boat Report

IT'S A
TOUGH ONE

NEW SEALING SYSTEM

Offers excellent resistance to repeated compression set and is designed to better withstand the harsh environment

NEW LOOK

The robust barrel and new graphics complement the styling on new boats and motors

ORB FITTINGS

Stainless steel adjustable O-Ring (ORB) fitting for easier installation

ชุดพวงมาลัยใหม่จาก
SEASTAR

SeaStar Solutions ผู้นำด้านชุดพวงมาลัยทั้งระบบไฮดรอลิกและระบบโรตารี ได้ทำการเปิดตัวชุดพวงมาลัยไฮดรอลิกรุ่นใหม่ ซึ่งมีการปรับปรุงคุณภาพหลายอย่าง เช่น ตัวกระบอกไฮดรอลิก ระบบซีลกันรั่วรวมทั้งส่วนประกอบต่างๆ การปรับปรุงทั้งหลายนี้ก็เพื่อรองรับเครื่องยนต์เกาะท้ายที่มีน้ำหนักมากขึ้น แรงม้าสูงขึ้น ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่ใช้กันในเรือรุ่นใหม่ๆ ทุกวันนี้

คุณสมบัติ

- ระบบยกหางเครื่องยนต์แบบอิสระ สำหรับการติดตั้งเครื่องยนต์แบบ 2 เครื่อง และ 3 เครื่อง
- การบังคับเลี้ยวที่ง่ายดาย
- เหมาะสำหรับการใช้งานกับชุดพวงมาลัย และ ระบบช่วยบังคับเลี้ยวของ SeaStarทุกรุ่น

• อัตราการบังคับเลี้ยวที่ปรับแต่งได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทางเลือกชุดพวงมาลัย

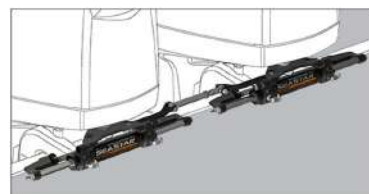
• ระบบซีลกันรั่วที่ช่วยลดการรั่วซึมออกมาเพื่อสภาพการใช้งานที่หนักหน่วง และทนทานต่อการเคลื่อนที่เข้าออกของแกนไฮดรอลิกที่นับครั้งไม่ถ้วน

• ส่วนประกอบโอริง(O-Ring หรือ ORB) สแตนเลสปรับแต่งได้เพื่อให้่ายต่อการติดตั้ง

การติดตั้งกับเครื่องยนต์ที่มากกว่า 1 เครื่อง

เครื่องยนต์คู่กับกระบอกไฮดรอลิกเดี่ยว
(ใช้ Tie Bar รุ่น HO6001)

เครื่องยนต์คู่กับกระบอกไฮดรอลิกคู่
(ใช้ Tie Bar รุ่น HO6002)





ระบบช่วยบังคับเลี้ยว SeaStar

เครื่องยนต์ที่มีแรงม้าสูงในปัจจุบันนี้ มักจะมีน้ำหนักมาก และมีแรงบิดที่เพลาลูกมากกว่ในอดีตที่ผ่านมา โดยปกติแล้ว น้ำหนักของเครื่องยนต์และแรงบิดที่เพิ่มขึ้นนี้จะส่งผลต่อการควบคุมเรือ เนื่องจกปัจจัยเหล่านี้จะทำให้การบังคับเลี้ยวยากขึ้นระดับของการบังคับเลี้ยวสำหรับเรือและเครื่องยนต์ที่มีน้ำหนักมากเป็นสาเหตุของความอ่อนล้าและอ่อนแรงของผู้ถือท้าย ระบบช่วยบังคับเลี้ยวของ SeaStar ช่วยกำจัดผลกระทบของน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น และยังช่วยให้นักเล่นเรือสามารถบังคับเลี้ยวเรือของตนเองได้เช่นเดียวกับการขับขีรถยนต์ทั่วไป แม้กระทั่งภายใต้สภาพการใช้งานที่หนักหน่วง เรือก็ยังสามารถบังคับเลี้ยวได้เป็นอย่างดี ดังนั้นระบบช่วยบังคับเลี้ยวของ SeaStar จึงช่วยให้สมาชิกในครอบครัวทุกคนสามารถควบคุมเรือได้อย่างง่ายดายและปลอดภัย



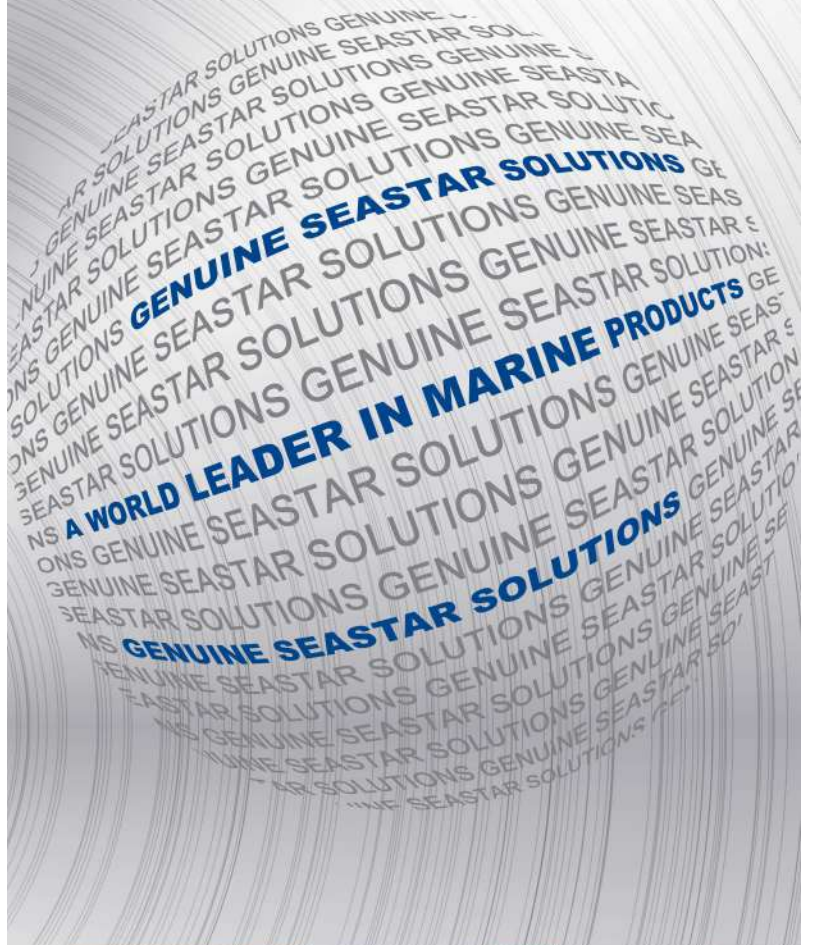
ดุมพวงมาลัยใหม่ของSeaStar

SeaStar Solutions ได้ทำการปรับปรุงปั๊มไฮดรอลิกสำหรับดุมพวงมาลัย SeaStar และ BayStar ดุมรุ่นใหม่ใช้ทดแทนผลิตภัณฑ์เดิมที่มีอยู่ด้วยคุณสมบัติที่เพิ่มขึ้น ชิ้นส่วน “โอริง” สแตนเลสปรับแต่งได้ในระบบซีลกันรั่ว ทำให้ขั้นตอนในการติดตั้งง่ายขึ้น และสะดวกต่อการซ่อมบำรุงหลังจากติดตั้งเสร็จแล้ว



ชุดท่อไฮดรอลิกส์แทนเลส(อุปกรณ์เสริม)

ชุดท่อไฮดรอลิกส์แทนเลสของ SeaStar ช่วยให้การติดตั้งเป็นไปอย่างสวยงาม เป็นระเบียบ และสะอาดเรียบร้อย ชุดท่อดังกล่าวมาพร้อมกับแผ่นสแตนเลส 316 เพื่อติดตั้งเข้ากับผนังเรือและชุดข้อต่อสแตนเลส 316 เพื่อช่วยให้การเดินท่อต่างๆ เป็นไปอย่างมีระเบียบ และหลีกเลี่ยงการหักงอของท่อ หรือการเสียดสีกันจนท้ออาจเกิดความเสียหายได้



An Authorized Distributor for Seastar Solutions in Thailand
(Formerly Know as Teleflex Marine)

HULL
HULL CO., LTD.

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

YANMAR Quality and Support Meets 7 Star Expectations

In a big, competitive world and the even more rarified world of 7 Star resorts, superior levels of quality, reliability and service are expected. It is therefore notable that the latest boat from Taree-based Steber International is headed to the unique Fregate Island private resort, part of the Seychelles in the Western Indian Ocean.

It becomes the fourth Steber boat servicing Fregate Island, its predecessors still performing faultlessly up to 22 years after delivery. The last delivery from Taree was a Steber 38 powered by twin Yanmar 6LY3s two years ago; it logs up to 1600 hours per year.

Earlier boats were powered by other engines but the client's shift to Yanmar engines was in pursuit of better service and product support, Alan Steber explained.

The specially optioned Steber 52 is powered by twin 700MHP Yanmar 6HYM-WET S-rated diesels, also driving MASE Mariner 1600 gensets. While primarily tasked with ferrying up to 33 guests and luggage the 55km between Fregate (named for its ubiquitous Fregate Birds) and the Seychelles main island of Mahe at up to 30 knots, the versatile Steber 52 will also serve as a dive platform, pleasure cruiser, game fishing and supply boat as needed.

Given its operation in some serious marine waters, the fibreglass hull boat's highly evolved keeled hull and structural qualities, combined with the 13.7 litre Yanmar's reliability and performance characteristics, are up to the challenge. The order from Fregate Island was won largely on Steber's reputation for quality hull design and construction which delivers good handling characteristics, seaworthiness, stability and a "soft dry ride", Alan Steber explained.

Their reputation has been forged over nearly 70 years. The firm was started by Alan's father after WW2 with clinker-built wooden boats before becoming pioneers in the new era of fibreglass construction in 1961. The business outgrew Sydney's Middle Harbour

and moved north to Taree in 1974 - central for deliveries to the key market for big trailer boats to 20ft. In the mid-1970s small runabouts were phased out and the first large boat built, a 32 footer. The move into the construction of larger vessels, Surveyed for commercial fishing, charter, police boats, marine rescue, also large recreational vessels, proved to be a wise decision. Boats can now be built up to 65ft in length.

Similarly Yanmar's reliability and reputation for customer and product support were big factors in the engine selection for the Steber 52. Power Equipment has also received an order for engines in the forthcoming first Steber 60.

The Yanmar 6HYM's excellent torque rise characteristics in both high speed and high load ranges deliver big, stable power over a wide range of operational conditions and tasks. Empty or fully loaded that contributes to higher passenger comfort levels and better control for the skipper.

Big valves improve airflow through the engine, while a compact twin turbocharger minimises turbo lag. An all-new high efficiency intercooler, all-new fuel injectors and optimised combustion chambers deliver lower emissions, improved fuel economy and improved power output.

The engines are also designed for easier routine inspection and maintenance which minimises downtime and contributes to a safe, seaworthy boat ready for operation when tasked.

In both the new Steber 52 and forthcoming Steber 60 Yanmar engines are complemented by MASE Mariner gensets. These will power the boats' vital 240 volt AC auxiliary systems - lighting circuits, the gyroscopic stabiliser, air-conditioning systems, refrigeration systems and galley cooking. Like Steber build quality and Yanmar

reliability, MASE generators are also known for quietness, reliability, performance, flexibility of installation and ease of service. They are also part of the Yanmar service support network here and in the Seychelles - a big positive for Fregate Island.

The Yanmar engines specified in these Steber boats are also equipped with a high capacity front PTO. These can, in future, be used to drive winches and other mechanical auxiliaries if and when required.

Power Equipment's demonstrated ongoing customer support for leading boat builders like Steber International continues a proud record established over decades.

"Steber International's working relationship with Power Equipment and Yanmar over the years has been above average - extremely good," Alan Steber commented.

Steber vessels have been exported to various countries including Japan, the United Arab Emirates, Qatar, Papua New Guinea, Fiji, Malaysia and New Zealand. In the 'custom fit commercial' category they are arguably at the top of the pack.

"And we're in fibreglass which has enormous advantages over aluminium including noise levels, ride comfort and insulation," according to Alan Steber. **"Those insulation properties are an extra advantage in the Seychelles and the Gulf countries close to the Equator,"** he added.

"We are experts at what we do" said Alan, **"We have the infrastructure and expertise to go to the next level, and look forward, if there's new technology there, to be part of it, to continue for the next 70 years."**



12AYM-WGT / WET / WST

1340 kW (1822 mhp) 1940 rpm -
882 kW (1199 mhp) 1850 rpm



6AYM-WGT / WET / WST

670kW(911mhp)1938rpm -
485kW(659mhp)1900rpm



6HYM-WET

516kW(700mhp)2200rpm -
368kW(500mhp)1950rpm



6HA2M-WDT / WHT

298kW(405mhp)1950rpm -
204kW(278mhp)1880rpm



6CXBM-GT

374kW(509mhp)2700rpm -
265kW(360mhp)2400rpm



4CHE3/6CHE3/6CH- HTE3/WDTE/WUTE

206kW(280mhp)2600rpm -
57.4kW(78mhp)2550rpm





Top of the Gulf Regatta 2018

ศึกชิงใบจ้าวแห่งอ่าวไทย



การแข่งขันเรือใบนานาชาติ ที่อพอฟ เดอะ กัฟ ริกัตต้า ครั้งที่ 14 ได้ทำการต้อนรับเรือใบกว่า 200 ลำ และนักแข่งเรือใบกว่า 700 คน เข้าทำการแข่งขัน เป็นการแข่งเรือใบที่มีเรือหลากหลายประเภทเข้าร่วมแข่งขันมากที่สุดในเอเชีย เป็นการแข่งชันที่ได้มาตรฐาน โดยมีทีมเรือชั้นนำจากไทย และเอเชียเข้าร่วมแข่งขันกันอย่างคึกคัก ซึ่งการแข่งขันได้จัดขึ้นระหว่าง วันที่ 27 เมษายน - 1 พฤษภาคม 2561 ณ โอเชียน มารีน่า ยอชท์ คลับ หาดจอมเทียน พัทยา

ที่อพอฟ เดอะ กัฟ ริกัตต้า ในปีนี้จัดยิ่งใหญ่เป็นปีที่ 14 นับเป็นสุดยอดการแข่งขันเรือใบที่สร้างชื่อเสียงในด้านการท่องเที่ยวและกีฬาให้กับประเทศไทย โดยในวันมอบรางวัล ที่อพอฟ เดอะ กัฟ ริกัตต้า 2018 ได้รับเกียรติจาก พลเรือเอก ชาติ ผลิตผาด อุปนายกสมาคมกีฬาแข่งเรือใบแห่งประเทศไทย นายอิทธิพล คุณปลื้ม ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา นายเชาวลิตร แสงอุทัย รองผู้ว่าราชการ จังหวัดชลบุรี ขึ้นมอบรางวัลให้กับนักกีฬาเรือใบที่ชนะเลิศในประเภทต่างๆ

โดยสรุปผลการแข่งขันมีดังนี้

ชื่อทีม	นายท้าย	สัญชาติ	คะแนนรวม
ไออาซี เรซซิ่ง 1			
1. THA72	นางสาวนพเก้า พูนพัฒน์	ไทย	5
2. Ark323	นายลี หง ฉวน	จีน	9

ไออาซี เรซซิ่ง 2

1. โลโค	นายเดวิด ดิมม็อค	อเมริกา	4
2. เอลโคโยตี้	นายแกรี บัคเลีย	ออสเตรเลีย	7
3. สวอย 1	นายนาจอน เรโฮ	แคนาดา	13

ครูซซิ่ง

1. ทีมสเปร์ย์	นายอิโรชิ คุโรคาวา	ญี่ปุ่น	7
2. ละเวง	นายพจน์ สุษะสินธุ์	ไทย	8
3. เซลควาส ไฮ จิงส์	นายทิม แมคมายอน	อเมริกา	10

ปลาทุ (ชิงถ้วยพระราชทานปลาทุ โคโรเนชั่น)

1. ทีมวิวพ้อยท์	นายรอฟ อิมเคิร์ฟ	มาเลเซีย	15
2. โพนั แปซิฟิก	นายอิทธิชัย ยิงศิริ	ไทย	18
3. อีซีไทเกอร์3	นายคริส เวย์	ออสเตรเลีย	22

โอเชียน มัลติฮัลล์

1. โซนิค	นายกิริติ อัสสกุล	ไทย	5
2. อีเต็นโก้	นายดาเมซี โคมินิค	ฝรั่งเศส	6

เรือใบเดี่ยว

กลุ่ม A

1. นายกิริติ บัวลง	ไทย	6
2. นายสุสิทธิ์ พันจะมาลา	ไทย	16
3. นายจากรพงษ์ มียู่สามเสน	ไทย	19

กลุ่ม B

1. นายศรณวงศ์ พูนพัฒน์	ไทย	14
2. นางสาวโซเฟีย มอนต์โกเมอรี	ไทย	15
3. นางสาวปาติกา บุนนาค	ไทย	19

เรือใบคู่

1. นายนาวี ธรรมสุนทร และนายณัฐ บุตรมาศรี	ไทย	12
2. นายสุธน แยมพินิจ และนายกิตติภูมิ กำจร	ไทย	17
3. นางสาวสุทธิดา พูนพัฒน์ และนางสาวนาริสรา สัตตะ	ไทย	17

เรือใบอ็อพติมิสต์ (ชิงถ้วยรางวัลอ็อพติมิสต์ ชิงแชมป์ประเทศไทย)

1. ดช.พันวา บุนนาค	ไทย	8
2. ม.ล. เวคา ภาณุพันธ์	ไทย	29
3. ดช.ปฎิหาริย์ วรศาสตร์	ไทย	32

ผลการแข่งขันในกลุ่ม B

1. ดช.ยศ ศรีมานจันทรดา	ไทย	14
2. ดช. อรรถสุข บุญเทวี	ไทย	25
3. ดช.ไกรเพชร สุวรรณาราย	ไทย	30



Boat Tips



Trailers Balance

ความสมดุลของ
เทรลเลอร์

ปกติเรามักจะคุยกันแต่เรื่องเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเทคนิคเล็กๆ น้อยๆ หรือการเลือกซื้อ แต่วันนี้ขอพูดถึงเทรลเลอร์บ้างนะครับ คนที่เล่นเรือที่ไม่ใช่เรือยาง หรือเรือเล็ก คงคุ้นเคยกับเทรลเลอร์กันเป็นอย่างดี แต่ก็มีเรือยาง และเรือเล็กไม่น้อยเหมือนกันที่วางบนเทรลเลอร์แล้วลากไปเที่ยว ซึ่งสะดวกกว่าการที่เรายกเรือใส่รถแล้วไปประกอบคันข้างเยอะ เพียงแต่ต้องลากเทรลเลอร์ไปด้วยเท่านั้นเอง

เทรลเลอร์ทุกวันนี้มีให้เลือกเยอะแยะมากมาย ไม่เหมือนสมัยก่อนที่มีแค่เจ้าตลาดเพียงเจ้าเดียว แต่ก็ต้องยอมรับว่าเทรลเลอร์ของเจ้าตลาดยิ่งถ้าเป็นรุ่นเก่าๆ นั้นดีจริงๆ แต่วันนี้สำหรับผู้บริโภค เรามีทางเลือกให้เลือกเพิ่มขึ้น มีราคาให้เลือกหลายราคา แล้วแต่ว่าใครอยากจะได้แบบไหน

แต่สิ่งที่ผมกำลังจะพูดถึงถึงเทรลเลอร์ในวันนี้ เป็นสิ่งที่ผมไม่ค่อยได้ยินคนพูดถึงสักเท่าไร เพราะสิ่งที่ผมมักจะเห็น และได้ยินก็คือ เวลาที่คนจะซื้อเทรลเลอร์ก็คือดูแค่ราคาและขนาดว่าใส่เรือขนาดนั้นขนาดนี้ได้หรือเปล่า เพราะทุกคนมักคิดว่าก็แค่หาเทรลเลอร์ที่สามารถใส่เรือได้ก็พอ เทรลเลอร์แบบไหนก็เหมือนกันนั่นแหละ

ศรีนครินทร์

เทรลเลอร์นั้นมียูหลายแบบอย่างที่ผมได้เกริ่นเอาไว้ในตอนแรก มีแบบที่เป็นไม้ หรือ ที่หลายๆ คนเรียกว่าสาลี่ มีแบบที่เป็นอลูมิเนียม มีแบบที่เป็นเหล็กทาสี หรือเป็นเหล็กชุบสแตนเลสสตีล ส่วนช่วงล่างก็มีแบบที่เป็นแบบแบน แบบที่เป็นทอร์ชั่นบาร์ แบบที่มีเพลาดียว มีสองเพลามีเบรค และไม่มีเบรค มีแบบที่เป็นพลาสติก และแบบที่เป็นลูกกลิ้ง นี่แค่คร่าวๆ นะครับ จริงๆ ยังมีรายละเอียดปลีกย่อยอีกค่อนข้างเยอะ ส่วนใครจะเลือกแบบไหนก็แล้วแต่ความชอบ และงบประมาณที่มีครับ

แต่ไม่ว่าจะเป็นเทรลเลอร์แบบไหน สิ่งที่สำคัญมากๆ เรียกได้ว่าสำคัญที่สุดของเทรลเลอร์ คือการรับน้ำหนัก และความสมดุลครับ นี่คือนี่ที่หลายคนหลงลืมไป เพราะคิดว่าเทรลเลอร์แบบไหนก็เหมือนกัน แค่ว่าใส่เรือได้ก็พอ จริงๆ แล้วไม่พอครับ เรื่องการรับน้ำหนัก และสมดุลของเทรลเลอร์นั้นเป็นเรื่องใหญ่ เพราะอาจจะทำให้เราเกิดอันตรายได้ ยกตัวอย่างง่ายๆ เช่น ถ้าเทรลเลอร์ของเรารับน้ำหนักได้ที่ 600 กิโลกรัม แต่น้ำหนักเรือรวมอุปกรณ์ของเราน้ำหนักรวมประมาณ 600 กิโลกรัมเท่าๆ กันพอดี

ถามว่าเทรลเลอร์ยังรับไหวหรือเปล่า ยังรับไหวครับ แต่ก็เรียกได้ว่า full load แล้ว แต่ก็ยังลากไปไหนมาไหนได้อยู่ ลองนึกตามนะครับ เทรลเลอร์ที่เป็นแบบแบนแบบก็คงเรียกว่ายัดจนเกือบจะสุด หรือสุดตัวแล้ว ไม่มีการให้ตัวใดๆ ทั้งสิ้น ส่วนถ้าเป็นทอร์ชั่นบาร์ก็ต้องเรียกว่ายัดจนสุดแขนแล้ว และด้วยถนนของบ้านเราที่มีหลุมมีบ่อเต็มไปมา แต่เทรลเลอร์ของเรานั้นไม่สามารถรับน้ำหนักเพิ่มได้แล้ว มันจะเป็นยังงั้นและอันตรายขนาดไหน ผมเคยเห็นมีคนลากเรือแล้วเทรลเลอร์เพลาทัก พอเข้าไปดูก็เป็นเพราะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่ตัวเทรลเลอร์จะรับไหวนั่นเอง

ส่วนเรื่องความสมดุล เรื่องนี้ก็เป็นเรื่องที่สำคัญมาก เพราะถ้าเราไม่สามารถจัดสมดุลให้ดี ก็จะทำให้ลากค่อนข้างยาก เช่นถ้าบางคนเอาน้ำหนักมาที่ทางหัวมากเกินไป เวลาที่เราจะยก หรือหมุน nose wheel เพื่อใส่กับหัวบอลที่ท้ายรถ น้ำหนักก็จะเยอะมากยกคนเดียวแทบจะไม่ได้ เวลาที่ลากจะรู้สึกหนักหน่วงจะลดยทำให้ควบคุมทิศทางได้ยากมากๆ และอาจจะทำให้เกิดอันตรายได้

ส่วนถ้าน้ำหนักอยู่ที่ท้ายมากเกินไป เวลาที่เรายกหัวเทรลเลอร์เรียกว่ายกมือเดียวได้สบาย แต่เทรลเลอร์มีสิทธิ์ที่จะกระดกไปข้างหลังได้เลย เพราะไม่สมดุล และที่แย่กว่านั้นคือเวลาที่ลาก เพราะมีโอกาสที่เทรลเลอร์จะส่ายจนควบคุมทิศทางไม่ได้มีสูงมากๆ และอาจจะเกิดอันตรายได้ หวังว่าสิ่งที่คุยกันวันนี้คงจะเป็นประโยชน์สำหรับมือใหม่หัดลากนะครับ



Special Report



ทางออกที่พอหวังได้ ในการแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย

การทำประมงอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายในน่านน้ำไทยมีมาอย่างยาวนาน สาเหตุสำคัญได้แก่ ความยุ่งยากและค่าใช้จ่ายในการทำให้ถูกต้อง การปล่อยปละละเลยของหน่วยงานที่รับผิดชอบ และการปฏิบัติที่ไม่ตรงไปตรงมาของเจ้าหน้าที่บางส่วน เป็นต้น ผลที่ตามมาคือ การกระทำที่ผิดกฎหมายในหลายลักษณะของชาวประมง เช่น ไม่จดทะเบียนเรือ ในจำนวนที่สำรวจหลังสุดประมาณ 58,000 ลำ จดทะเบียนถูกต้องราว 10,000 ลำเท่านั้น หลายลำข้อมูลที่ระบุในทะเบียนคลาดเคลื่อนจากข้อเท็จจริง การใช้เครื่องมือจับสัตว์น้ำและแรงงานผิดกฎหมาย รวมทั้งการทำประมงในพื้นที่หวงห้าม ก็นับเป็นปัญหาสำคัญที่หมักหมมมานานก่อให้เกิดความเสียหายนานับประการ จนกระทั่งสหภาพ

ยุโรป (EU) นำกฎหมายหลักของ IUU มาใช้กับเราเมื่อสามปีที่ผ่านมา พร้อมกับให้ใบเหลืองเป็นการเตือน ชูที่จะหามาเข้าสัตว์น้ำจากไทย IUU คือ Illegal (ผิดกฎหมาย) Unreported (ขาดการรายงาน) และ Unregulated (ขาดการควบคุม)

การจะปรับปรุงแก้ไขให้เรือประมงไทยทำถูกต้องตามกฎหมายของ IUU มีไม่เรื่องง่าย แม้จะทุ่มเทความพยายามและใช้อำนาจรัฐเข้าบังคับควบคุมอย่างเข้มงวดเพียงใด ก็ยากที่จะเห็นผลชัดเจนในเร็ววัน เพราะความผิดดั้งเดิมมีอยู่มากมาย พอกลุณมานาน จึงลงเอยในลักษณะที่เรือประมงส่วนใหญ่ต้องจอดอยู่กับท่าไม่สามารถออกหากินได้เช่นที่เคยสร้างความสูญเสียมหาศาล ทั้งต่อเจ้าของเรือ ลูกเรือ และการค้าขายสัตว์น้ำ ทั้งภายในประเทศและการส่งออก

Illegal Unreported and Unregulated Fishing (IUU Fishing)

การตั้ง “ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (ศปมผ.)” โดยบูรณาการเจ้าหน้าที่จากหน่วยที่เกี่ยวข้องเช่น กรมประมง กรมเจ้าท่า สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองทัพเรือ ทำงานร่วมกัน มีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้บังคับบัญชา เท่าที่ผ่านมาก็ช่วยให้ปัญหาคลีคลายไปได้ในระดับหนึ่ง นับว่าเป็นที่พอใจของ EU แต่ยังไม่มิตีท่าว่าจะปลดใบเหลืองให้เราเมื่อใด คงต้องร้องเพลง “รอ” กันต่อไป น่าจะอีกนานทีเดียว

คำถามหนึ่งซึ่งยังไม่ได้ยินชัดๆ จากปากของผู้ใดก็คือ ถ้ายุบเลิก ศปมผ. แล้ว สถานการณ์ประมงในอนาคตจะเป็นเช่นไร จินตนาการยากอยู่นะ การคงหน่วยเฉพาะกิจเช่นนี้ไว้นานๆ ย่อมไม่เป็นผลดีต่อไทยแน่ เพราะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูงมาก ในปัจจุบันมีศูนย์ควบคุมการแจ้งผ่านเข้าออกของเรือประมง หรือ PIPO (Port In Port Out) มากถึง 32 แห่งในน่านน้ำไทยทำงานกันอย่างลำบาก ตรวจจับเรืออยู่ตลอดเวลา กำลังพลก็ดึงมาจากหน่วยงานปกติ อีกไม่นานก็คงต้องจบภารกิจ สภาพการณ์ เช่นนี้ EU ก็รู้และคงมีความคลางแคลงใจ อยากรู้ว่าไทยจะแก้ปัญหา IUU ระยะยาวอย่างไร แต่ก็ยังไม่ได้ยินคำถามชัดๆ จากเขาเช่นกัน

ทางออกหนึ่งซึ่งพอหวังได้ ก็คือ การให้ ศรชล (ศูนย์ประสานการรักษาและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล) ซึ่งอยู่ในความควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพเรือ มีเรือและผู้แทนจากหน่วยเกี่ยวข้อง เช่น กรมประมง กรมเจ้าท่า และตำรวจน้ำ ปฏิบัติงานร่วมกันอย่างหลวมๆ ใช้การประสานงานกับกำลังต่างหน่วยมากกว่าการสั่งการหรือบังคับบัญชาโดยตรง เพราะกองทัพเรือยังมิได้มีอำนาจเต็มที่จะทำได้เช่นนั้น หากจะให้มารับช่วงต่อจาก ศปมผ. แบบทันทีทันใด คงทำงานแทนได้อย่างไม่ถนัดมีอนัก

อย่างไรก็ตาม ได้มีความพยายามของกองทัพเรือและบางหน่วยงานในภาครัฐ ที่จะยกฐานะ ศรชล ขึ้นเป็น “ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” ซึ่งจะช่วยให้มีอำนาจสมบูรณ์ขึ้นในการควบคุมบังคับบัญชา กำลังพล และเรือที่มาจากต่างหน่วย ทราบว่าเรื่องนี้กำลังพลได้รับความเห็นชอบจาก ครม. ในอนาคตอันใกล้นี้ เมื่อวันนั้นมาถึง ศรชล. ก็คงจะเป็นกลไกหลักรับมือภารกิจต่อจาก ศปมผ. ในการแก้ปัญหา IUU หรือการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุมได้ต่อไป

แต่หากจะให้ผลอย่างยั่งยืนจริงๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ กรมประมง จำเป็นต้องปรับโครงสร้างให้สอดคล้องกับภารกิจอันยิ่งใหญ่ขึ้นด้วย เพราะ ศรชล. เองก็มีงานอื่นๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบอีกมากมาย อันเนื่องด้วยการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล



Moving Rapidly Together

**We will ...
succeed !**



มารีนไทยกรุ๊ป

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 Survitec Co., Ltd.



Siam Maritime School

Marine Thai Building, 555 Mu 3 Taiban Road
T.Taiban, Amphur Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel.: (662) 703-5544, (662) 703-5858
Fax.: (662) 703-5525, (662) 703-3322
Website: www.marinethaigroup.com