

aBOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.9 ISSUE 102 JULY 2018



Special Report

การแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย
ทำท่าจะบานปลายจนไม่ลง



Boat Report

ประยุทธ์สะอาด
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

Samui Regatta 2018

ทั่วโลกร่วมชิงแชมป์
สมุย ริกัตต้า ครั้งที่ 17



Safety

คุณสมบัติของน้ำดื่ม
ที่ใช้ในเรือช่วยชีวิต

KODEN
TOTAL NAVIGATOR
KTN-70A





Your Safety Partner on board

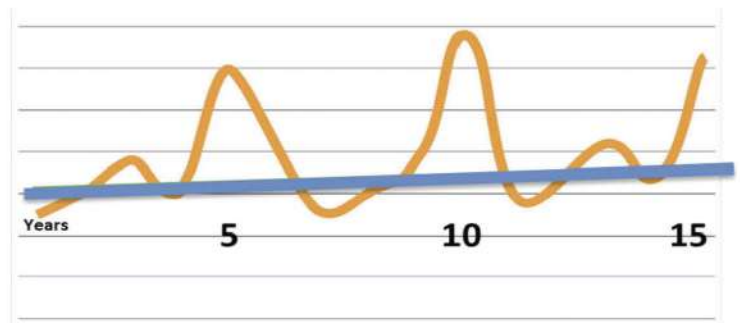
LIFERAFT RENTAL

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





โรงเรียนสยามการเดินเรือ

SIAM MARITIME SCHOOL

หลักสูตรนายท่า



- มาตรฐานของหลักสูตร : รับรองหลักสูตรโดยกระทรวงศึกษาธิการ
- ระยะเวลาฝึกอบรม : 2 วัน
- จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม : ไม่เกิน 35 คน
- ค่าธรรมเนียม : 6,500 บาท
- สถานที่ฝึกอบรม : โรงเรียนสยามการเดินเรือ / สถานที่อื่นเหมาะสม
- อาหารกลางวันและ อาหารว่าง : มี
- คุณสมบัติ : วุฒิปริญญาตรี หรือเทียบเท่า หรือถือประกาศนียบัตรนายเรือ หรือผู้ที่ถูกมอบหมายให้ดูแลท่าเรือ
- ประกาศนียบัตร : นายท่า
- ภาพรวมของหลักสูตร : เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายและความรับผิดชอบของนายท่า



โครงสร้างหลักสูตร

- มีความเข้าใจถึง กฎหมายประกาศ ข้อบังคับ และข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการนำเรือเข้า- ออก ท่าเทียบเรือ นั้นๆ
- มีความเข้าใจ เกี่ยวกับคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับ ทางเรือท่าเทียบเรือและความสำคัญตลอดจนหน้าที่ของเชือกที่ใช้ผูกยึดเรือแต่ละเส้นอย่างถูกต้อง ซึ่งจะก่อให้เกิดความปลอดภัยต่อ การผูกยึดเรือ และตัวผู้ปฏิบัติงาน
- สามารถเตรียมการก่อนเข้าปฏิบัติงานที่ท่า เทียบเรือได้อย่างเหมาะสม
- สามารถสื่อสารกับนำร่องเกี่ยวกับการเข้า- ออกเทียบได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- สามารถเตรียมการก่อนเรือเข้าเทียบและ ก่อนเรือออกจากเทียบได้อย่างถูกต้องเหมาะสมและปลอดภัย
- เข้าใจเกี่ยวกับการทำงานของเรือรับ เชือกและเจ้าหน้าที่รับเชือกรวมถึงประสานงานได้อย่างเหมาะสม
- เข้าใจเกี่ยวกับการทำงานของเรือ ดึง-ดัน ลากจูงรวมถึงประสานงานได้อย่างเหมาะสม
- กฎหมายและ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
- นิยามศัพท์
- ความหมายหน้าที่ความรับผิดชอบของนายท่าและ ฝช.นายท่า
- การดูแลรักษาท่าเทียบเรือให้มีความพร้อมอยู่ตลอดเวลา ตลอดจนการตรวจสอบท่าเทียบเรือให้มีมาตรฐานตามข้อกำหนด
- การเตรียมการก่อนเข้าปฏิบัติงานท่าเทียบเรือ
- การสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับเจ้าพนักงานนำร่องเพื่อประสานงานการนำเรือ เข้า-ออก จากเทียบ
- การเตรียมการก่อนเรือเข้าเทียบและ ออกจากเทียบ
- ศึกษาดูงานหรือศึกษาจากสื่อวีดิทัศน์ที่เกี่ยวข้อง
- การทำงานของเรือรับเชือกและ เจ้าหน้าที่รับเชือก
- การปฏิบัติงานของเรือลากจูง

www.siammaritimeschool.ac.th

สอบถามรายละเอียด โทร. 02-703-3232 ต่อ 601 , 312

www.facebook.com/siammaritimeschool





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาภคิตติมศักดิ์ พลเรือตรี สุบันก์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พันธ์ชัย เปรมประเสริฐ, คุณเชลล์ชัย สักกาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฉวาลา สมสกุล, คุณครวธร คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดิ์ศรีบริศ ท่านผู้อ่านที่รัก **aboat** ฉบับกลางฤดูฝน มีสาระนำรู้อันหลากหลายมาชี้ชวนให้อ่านอีกตามเคย เริ่มจากประเด็นต่อเนื่องในการแก้ปัญหา IUU Fishing ซึ่งมีท่าจะจริงจังขึ้นยิ่งขึ้นทุกขณะ เป็นเพราะเหตุใด และทางออกที่เหมาะสมควรเป็นเช่นไร ลองช่วยกันพิจารณาข้อคิดของผู้เขียนดูครับ

ความสำคัญของน้ำที่เป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตคงไม่มีใครปฏิเสธ ยิ่งในยามวิกฤติ เช่นผู้ที่อยู่ในเรือช่วยชีวิตเพราะจำต้องสละเรือใหญ่ไปตายเอาดาบหน้า น้ำดื่มที่นำไปกับเรือมีคุณสมบัติเฉพาะหลายประการ ที่พิเศษเหนือน้ำดื่มทั่วไป นับเป็นความรู้ที่น่าสนใจและมีประโยชน์ยิ่ง

การแข่งขันเรือใบ Samui Regatta ครั้งที่ 17 ได้ปิดฉากไปแล้วอย่างน่าประทับใจมาก เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2561 ที่เกาะสมุย นับเป็นสนามสุดท้าย ปิดฤดูกาล ซีรียการแข่งขันเรือใบของ เอเชียัน ยอชต์ติง กรุงศรีบุรี แชมป์เป็นชีพ มีนักแล่นเรือใบทั้งไทย และจากหลายประเทศ รวมกว่า 500 คน เข้าร่วมการแข่งขัน นักกีฬาไทยทำผลงานได้โดดเด่นอีกตามเคย สมศักดิ์ศรีของความเป็นเจ้าถิ่น

วิวัฒนาการเกี่ยวกับแท่นยึดเครื่องยนต์ก็มีความก้าวหน้าไปอย่างไม่หยุดยั้ง ลองพิจารณาคุณลักษณะสำคัญของ SEA STAR JACKPLATE จะพบความแตกต่างที่น่าที่อยู่หลายประการ

ขอขอบคุณทุกท่านที่ติดตามอ่าน **aboat** พร้อมรับคำแนะนำดีชมเสมอครับ พบกันใหม่ฉบับหน้า

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสำโรงเหนือ 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 ที่ปรึกษากองบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาพงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ ครวธร คล้ายพงษ์พันธ์
บรรณาธิการฝ่ายศิลป ยุทธวัชร อวนศรี 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 ปรีณธร บุณยานุ
พาน/พิมพ์ **aboat** MAGAZINE จัดจำหน่าย **aboat** MAGAZINE

Promotion ^ขซื้อถูกกว่า! ราคาพิเศษ! สุดคุ้ม

ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2561 - 31 ตุลาคม 2561

KODEN

TOTAL NAVIGATOR
KTN-70A



- 7-inch Wide Color LCD Display
- High Accuracy Build in Chart
- AIS Information Overlay
- Save important data in your SD card
- เส้า VHF รับสัญญาณ AIS

ONWA®

K-6124L



- 6 Bands 240 Channels
- Light weight
- Slimline
- กำลังส่งสูง 5 วัตต์

2 รายการปกติราคา 33,500 บาท

โปรโมชั่น ลดเหลือ 31,500 บาท

***ราคานี้ไม่รวมค่าใบอนุญาตตั้ง+ใช้ - ค่าจัดส่งลดความถี่**
ราคายังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%



บริษัท เอ.แอนด์ มารีน(ไทย) จำกัด

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

Tel: 0-2703-5544, 0-2703-5858 Fax: 0-2703-5525, 0-2703-3322

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





เจ้าท่า เตรียมเปิดเส้นทางเดินเรือ “วงแหวนอันดามัน” เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ภูเก็ต-พังงา-กระบี่



นายณัฐ จับใจ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ เป็นประธานเปิดการประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการเส้นทางเดินเรือ “วงแหวนอันดามัน” เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวภูเก็ต-พังงา-กระบี่ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาชน และผู้ประกอบการเดินเรือเข้าร่วมประชุม

สำหรับการประชุมในครั้งนี้ ถือเป็นการเผยแพร่ข้อมูล และรับฟังความคิดเห็น พร้อมทั้งเชิญชวนผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการเดินเรือเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางเดินเรือประจำทางให้สามารถเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการนำการขนส่งทางน้ำมาเชื่อมต่อการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว อีกทั้ง ยังเป็นการลดระยะทาง และเวลาสู่แหล่งท่องเที่ยวของทั้ง 3 จังหวัด ทำให้เกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยวอย่างไร้ขีดจำกัด

โดยกรมเจ้าท่าได้นำเสนอแผนการพัฒนาเส้นทางเดินเรือประจำทางเชื่อมต่อจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ จำนวน 7 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางที่ 1 เส้นทางเรือโดยสารขนาดใหญ่ เพื่อเชื่อมโยง 2 สนามบิน ได้แก่ ภูเก็ต - กระบี่ โดยเริ่มจากท่าเรือการค้าการบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ (ปากคลองจิสดา) ถึง ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

เส้นทางที่ 2 เส้นทางเดินเรือประจำทางเฟอร์รี่ และบรรทุกถาวร ระหว่างท่าเรืออ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต ถึง ท่าเรือช่องหลาด จังหวัดพังงา และถึง ท่าเรือท่าเลน จังหวัดกระบี่

เส้นทางที่ 3 เส้นทางเดินเรือประจำทางเฟอร์รี่ และบรรทุกถาวร ระหว่างท่าเรือช่องหลาด เกาะยาวใหญ่ ถึง ท่าเรือมานะ เกาะยาวน้อย จังหวัดพังงา

เส้นทางที่ 4 เส้นทางเดินเรือประจำทางเฟอร์รี่ และบรรทุกถาวร ระหว่างท่าเรือบ้านหัวหิน ตำบลเกาะกลาง อำเภอลันตา ถึง ท่าเรือบ้านคลองหมาก ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอลันตา จังหวัดกระบี่

เส้นทางที่ 5 เส้นทางเดินเรือประจำทางเฟอร์รี่ และบรรทุกถาวร ระหว่างท่าเรืออ่าวทองหลาง เกาะลันตา ถึง เกาะจำ เกาะบู จังหวัดกระบี่

เส้นทางที่ 6 เส้นทางเดินเรือประจำทางเฟอร์รี่ และบรรทุกถาวร ระหว่างท่าเรืออ่าวเกาะเก่า เกาะลันตาใหญ่ ถึง ท่าเรือเกาะปอ จังหวัดกระบี่

เส้นทางที่ 7 เส้นทางเดินเรือโดยสารประจำทาง จากท่าเรือศาลาด่าน เกาะลันตา ถึง ท่าเรืออ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต

ทั้งนี้ ในการประชุมผู้ประกอบการ และภาคประชาชนขอเสนอเส้นทางเดินเรือที่ 3 กลับไปพิจารณาพบทวนอีกครั้ง ซึ่งกรมเจ้าท่ามีกำหนดประกาศเชิญชวนผู้ประกอบการที่มีศักยภาพด้านการเดินเรือเข้าร่วมรับการพิจารณาคัดเลือกเดินเรือ จำนวน 6 เส้นทาง ภายในวันที่ 15 มิถุนายน 2561 และกำหนดให้ผู้ประกอบการยื่นข้อเสนอภายใน 30 วันนับจากวันที่ประกาศ โดยคณะกรรมการจะพิจารณาผลการคัดเลือกภายในวันที่ 31 สิงหาคม 2561

นายกสมาคมกีฬาแข่งเรือใบแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ แสดงความยินดีกับนักกีฬาเรือใบไทยที่คว้ารางวัลชนะเลิศ

การแข่งขันเรือใบประเภท Optimist รายการ Trofeo Marco Rizzotti Optimist Team Racing 2018

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2561 ที่ผ่านมาพลเรือเอก นริศ ประทุมสุวรรณ ผู้บัญชาการทหารเรือ ในฐานะนายกสมาคมกีฬาแข่งเรือใบแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้แสดงความยินดีกับทีมนักกีฬาเรือใบไทย ที่ได้รับรางวัลชนะเลิศในการแข่งขันเรือใบรายการ Trofeo Marco Rizzotti Optimist Team Racing

2018 ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 5 - 10 มิถุนายน 2561 ณ เมืองเวนิส ประเทศอิตาลี

สำหรับการแข่งขันเรือใบนานาชาติ รายการ Trofeo Marco Rizzotti Optimist Team Racing 2018 เป็นการแข่งขันเรือใบ Optimist ประเภททีม มีนักกีฬาจากประเทศต่างๆ เข้าร่วมจำนวน 19 ทีม จาก 15 ประเทศ ส่วนใหญ่เป็นประเทศทางยุโรป และในเอเชียมีประเทศไทยเพียงชาติเดียวที่เข้าร่วมการแข่งขัน โดยทีมชาติไทยประกอบ

ด้วย เด็กชายพันนา บุณนาค, เด็กชายเจตวิทย์ ยงยืนนาน, เด็กหญิงชาลิสา กฤตนิย, หม่อมหลวงวราภา ภาณุพันธ์ และ เด็กชายบวรนนท์ ชันรัมย์ มีผู้ฝึกสอนคือ เรือเอก สมเกียรติ พูนพัฒน์ และผู้ควบคุมทีมคือนาวาโท ทวีศ รัตนศิลป์ โดยรูปแบบการแข่งขันจัดให้ทุกทีมได้พบกัน ซึ่งผลการแข่งขันปรากฏว่า ทีมนักกีฬาเรือใบเยาวชนไทยได้รับรางวัลชนะเลิศมีผลการแข่งขันมากกว่าทุกประเทศ และชนะทุกทีมที่พบกัน

ซึ่งการคว้ารางวัลชนะเลิศในครั้งนี้ ทำให้นักกีฬาเรือใบ Optimist ของไทยได้รับประสบการณ์ และได้พัฒนาศักยภาพจากการแข่งขันกับนักกีฬาต่างประเทศ โดยเฉพาะนักกีฬาทางยุโรป และสหรัฐอเมริกา ที่เคยเป็นแชมป์ Optimist และเป็นแชมป์รายการนี้ครั้งที่แล้ว ทางสมาคมกีฬาแข่งเรือใบแห่งประเทศไทยฯ เตรียมส่งนักกีฬาเรือใบ Optimist เข้าร่วมการแข่งขัน Asian Sailing Championships 2018 ที่ประเทศอินโดนีเซีย และรายการแข่งขันระดับโลก 2018 Optimist World Championship ที่ประเทศไซปรัสต่อไป

EMERGENCY DRINKING WATER



Lloyd's
Register



EMERGENCY DRINKING WATER

Ingredients

- RO & UV purified water
- Applies to the SOLAS LSA Code Chapter IV4.1.5.1.19 and 4.4.8.9
- GMP Certified

Physical parameters (Typical values):

- pH: 7-8
- Appearance: Clear
- Taste: Normal
- Five years unconditionally from the date of production, marked on the packaging.

Bacteriological analysis

- Escherichia coli: 0/g
- Salmonella spp.: 0/g
- Coliform count: 0 / g

Packaging:

- Material: Transparent foil, food graded packaging
- Content: 125 ml x 4 per sachet 500 ml
- Applies to ISO 18813:2006

Approvals:

- Lloyd's Register
- Food and Drug Administration, Ministry of Public Health, Thailand
- ISO 9001: 2015 Certified Company

Seven Seas Emergency Drinking Water

Survival water pouches are portioned to ration fresh drinking water servings and consist of 4 x 125ml hermetically sealed sachets, giving a total of 500ml or ½ litre of water rations per pouch. Unaffected by heat, cold or shock they are individually marked with the month and year of manufacture and have a shelf life of three years.

Seven Seas Emergency Drinking Water is tested for sterility before packaging and is produced under ISO manufacture and quality control directives and manufactured in strict accordance with SOLAS, IMO and FDA Thailand regulations.

Marine Survitec Co., Ltd.

1111 Mu 6, Thadsaban Bangpoo 10, Taiban Rd., T.Taiban, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND

Tel: +66 (0) 2703 3477 to 78 Fax: +66 (0) 2703 4572



info@msc.co.th



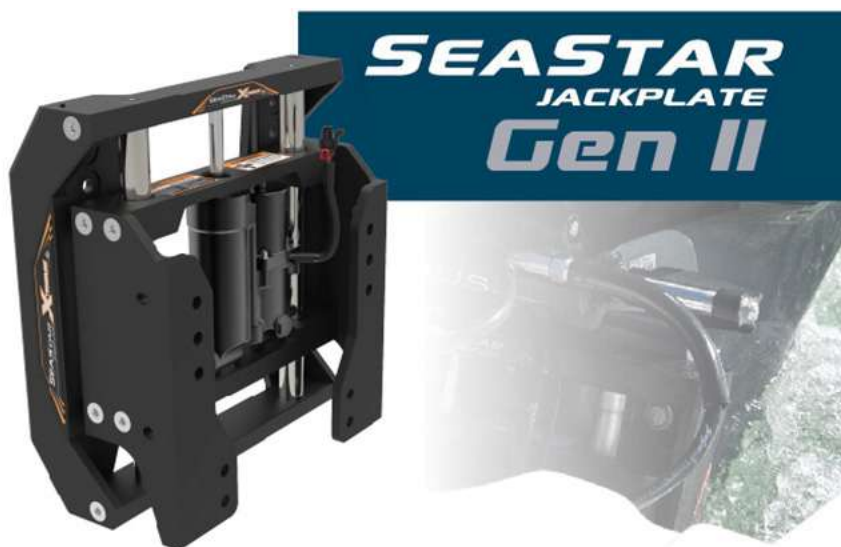
ID: @mscmarinesurvitec



facebook.com/marinesurvitec/



www.msc.co.th

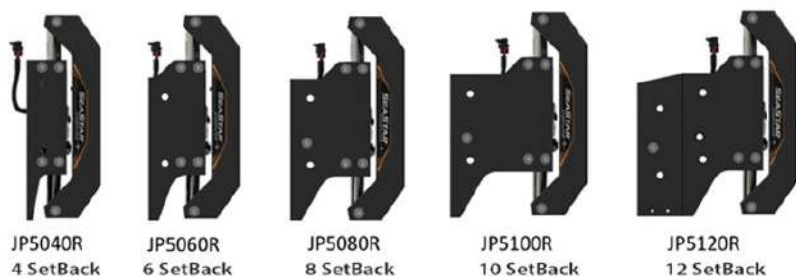


SEASTAR JACKPLATES

การปฏิวัติครั้งล่าสุดของแท่นยึดเครื่องยนต์ SeaStar Jackplate ซึ่งเป็น การนำส่งเทคโนโลยีทางด้านวิศวกรรมผ่านการให้ข้อมูลเพื่อการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ จากตัวผู้ใช้โดยตรง

คุณลักษณะ

- Xtreme Jackplate ทุกรุ่นเป็นแท่นที่เหมาะกับเครื่องยนต์ขนาด 400HP
- ง่ายต่อการที่เครื่องมือจะเข้าถึงนอตยึดเครื่องยนต์จากทางด้านข้าง
- ง่ายต่อการเข้าถึงนอตยึดแผ่นรองแท่นเครื่องท้ายเรือ
- จุดยึดตัวกันกร่อน (anode) ที่หนาขึ้น
- การออกแบบบล็อกแกนได้รับการปรับปรุงให้เรียบขึ้น
- สมอน้ำดันติดตั้งได้กับแท่นทุกรุ่น
- การติดตั้ง SmartStick สำหรับการยกกระดับ ProTap ทำได้อย่างง่ายดาย
- น้ำหนักเบาขึ้น



แท่นยึดเครื่องยนต์ SeaStar Jackplate รุ่นมาตรฐาน เป็นแท่นยึดเครื่องยนต์ที่มีขนาดบางที่สุดและทนทานที่สุดรุ่นหนึ่งเท่าที่มีอยู่ในตลาด อุปกรณ์เสริมที่มีความจำเป็นต่อสมรรถนะจะช่วยให้เรือแล่นได้เร็วขึ้น ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น และสามารถแล่นเรือในน้ำตื้นได้ดีขึ้น แท่นยึดเครื่องยนต์ SeaStar Jackplate มีคุณสมบัติที่บางเฉียบ แต่บึกบึน ทำให้รูปร่างของแท่นยึดเครื่องยนต์เปลี่ยนไป

มีให้เลือกตามขนาดของระยะ setback ตั้งแต่ 4, 6, 8, 10 และ 12 นิ้ว ทั้งยังมีกระบอกไฮดรอลิกที่สามารถยกเครื่องยนต์ได้ 5.8" ภายใน 8.5 วินาที ซึ่งนับว่าเร็วมาก แท่นยึดเครื่องยนต์ SeaStar Jackplate รุ่นมาตรฐาน เหมาะสำหรับเครื่องยนต์ขนาด 300 แรงม้า และปรับเอียงได้เมื่อใช้ควบคู่กับระบบบังคับเลี้ยวแบบไฮดรอลิกของ SeaStar

คุณสมบัติ

- แท่นยึดเครื่องยนต์ รุ่นมาตรฐาน สามารถรองรับเครื่องยนต์ได้ถึงขนาด 300 แรงม้าได้อย่างง่ายดาย
- ระบบไฮดรอลิกตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว ภายใน 8.5 วินาที
- แท่นรองรับเครื่องยนต์ที่มั่นคงในกรณีที่เกิดแรงบิดสูงสุด
- การปรับเครื่องยนต์ขึ้นลง ทำได้โดยง่ายแม้อยู่ในช่วงแรงบิดสูงสุด
- บล็อกแกนเป็นวัสดุคอมโพสิต ทำให้การใช้งานราบรื่นนุ่มนวล
- ง่ายต่อการที่เครื่องมือจะเข้าถึงนอตยึดเครื่องยนต์จากทางด้านข้าง
- ใช้งานร่วมกับ Power Pole® และ Talon® ได้

แท่นยึดเครื่องยนต์SEASTAR JACKPLATES แบบปรับด้วยมือ

แท่นยึดเครื่องยนต์ รุ่น JP1000 มีให้เลือกตามระยะ setback ตั้งแต่ 4", 6", 8" และ 10" เพื่อให้ท่านได้จับคู่เครื่องยนต์ กับแท่นยึดเครื่องยนต์ สำหรับสมรรถนะสูงสุด แท่นนี้สามารถยกเครื่องยนต์ได้สูงขึ้นไป 3"

คุณลักษณะ

- มีร่องนำอินเตอร์ล๊อค ทำให้การยกเครื่องยนต์ขึ้นลง 3" เป็นไปอย่างราบรื่นและมั่นคง
- ชุดสกรูกำหนดความสูงของแท่นและตัวล๊อคด้านข้างเป็นตัวยึดตำแหน่งของแท่น
- ชุดสกรูแอสตันเลสกันสนิมและเคลือบจารบีเพื่อการใช้งานที่ราบรื่น
- รองรับน้ำหนักเครื่องยนต์สูงสุด 585 ปอนด์ ทำให้มีความพร้อมในการใช้งานของเครื่องยนต์เกาะท้ายในทุกสภาวะ รวมถึงเครื่องยนต์ 4 จังหวะรุ่นใหม่
- อุปกรณ์เสริมแท่นยึดเครื่องยนต์ (JACKPLATE ACCESSORIES)



อุปกรณ์เสริมต่างๆของ SeaStar Jackplates จะรวมถึง สวิตช์ มาตรฐานวัด แผ่นตัวแปลงและตัวควบคุม Pro-Trim สำหรับตัวควบคุม Pro-Trim ช่วยให้การควบคุมตัวเรือเป็นไปโดยง่ายที่ปลายนิ้ว Pro-Trim ช่วยให้สามารถปรับมุมเอียงของเครื่องยนต์ได้โดยที่ไม่ต้องปล่อยมือจากพวงมาลัย การออกแบบเป็นไปอย่างเรียบง่าย สะอาดตา และไม่มีสาย ระเบียบระยางให้รำคาญใจ เป็นข้อได้เปรียบอย่างยิ่งสำหรับเรือที่บังคับเลี้ยว ด้วยระบบไฮดรอลิก!

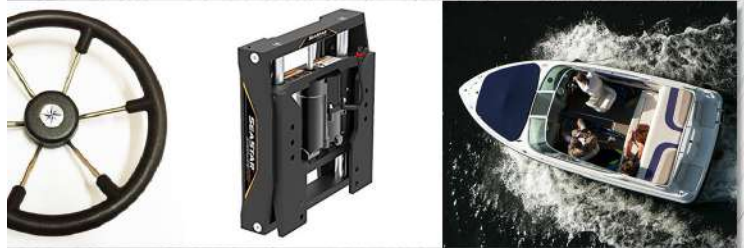
Single Function - PT1000-1P Pro-Trim Dual Function
- PT2000-1P

SMARTSTICK และชุดมาตรวัด มาตรวัดที่โดดเด่นชัดเจน ช่วยให้ช่างสามารถเห็นได้โดยง่ายตายเพียงแค่การชำเล็งมอง สำหรับข้อมูลปัจจุบันบนหน้าปัดควบคุมนั้น SeaStar Solutions ได้พัฒนาตัวรับสัญญาณการกำหนดตำแหน่ง และมาตรวัด SmartStick ขึ้น ตัวรับสัญญาณ SmartStick เป็นตัวรับสัญญาณแบบ linear ที่ไม่มีจุดสัมผัสใดๆ จึงไม่มีส่วนที่เคลื่อนไหวที่จะสึกกร่อน ส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ได้ถูกติดตั้งไว้ในตัวรับสัญญาณ และกันน้ำ 100%



ตารางการจับคู่แท่นยึดเครื่องยนต์ SEASTAR JACKPLATE ตามแรงม้าของเครื่องยนต์

PART No.	75HP	115HP	150HP	200HP	250HP	300HP	350HP	400HP
JP5040R								
JP5060R								
JP5080R								
JP5100R								
JP5120R								
JP5040X								
JP5060X								
JP5080X								
JP5100X								
JP5120X								



**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**

ประหยัดสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ในขณะที่ระบบควบคุมแบบ “Lean Burn” ช่วยลดอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง อัตราทดเกียร์ที่สูงบวกกับเพลาลูกเบี้ยวศูนย์กลาง ก็สามารถทำได้มาทั้งกำลังเครื่องและความเร็วอีกด้วย

มารู้จักกับคุณสมบัติเหล่านี้ :



ระบบควบคุมแบบ Lean Burn

เทคโนโลยีการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ Lean Burn ของ Suzuki คำนวณความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงตามสภาวะการใช้งาน ต่อจากนั้นก็ทำการจ่ายส่วนผสมของน้ำมัน/อากาศในอัตราส่วนที่เหมาะสมที่สุดให้กับเครื่องยนต์ ส่งผลให้อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงดีขึ้นอย่างมาก

เพลาลูกเบี้ยวศูนย์กลาง

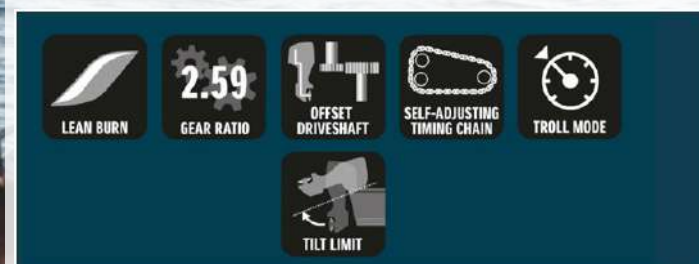
เพลาลูกเบี้ยวศูนย์กลางช่วยให้ขนาดของเครื่องยนต์เล็กลง โดยการขยับจุดศูนย์กลางของเครื่องยนต์ไปทางด้านหน้า ทำให้การกระจายน้ำหนัก กำลังของเครื่องยนต์ และสมดุลของเครื่องยนต์ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งยังลดแรงสั่นสะเทือนที่เกิดจากเครื่องยนต์อีกด้วย



Long (508mm)



Extra Long (635mm)



การปรับเวลาการจุดระเบิด (Timing) แบบอัตโนมัติ

ใช้ควบคุมเวลาการจุดระเบิดที่เรียบง่าย มีประสิทธิภาพ ไม่ต้องการการบำรุงรักษา ซึ่งแช่อยู่ในอ่างน้ำมันเครื่อง ทำให้ไม่ต้องการการหล่อลื่น ประกอบกับตัวย่นโซ่แบบไฮดรอลิคช่วยให้ตัวโซ่ได้ถูกปรับแต่งอยู่ตลอดเวลา

คุณลักษณะ:

ระดับความสูงของแผ่นเกาะเครื่องท้ายเรือ :	L: 508 มม (20") X: 635 มม (25")
น้ำหนัก :	L: 182.0 กก X: 187.0 กก
ขนาดลูกสูบ x ช่วงชัก :	86 x 88 มม
ใบจักร (พิทช์):	15" - 25"
ระบบสตาร์ทเครื่องยนต์ :	ไฟฟ้า
ชนิดของเครื่องยนต์ :	DOHC 16-Valve
ระบบจ่ายเชื้อเพลิง :	Multi-point Sequential Electronic Fuel Injection
จำนวนลูกสูบ :	4
การจัดของลูกสูบ :	2044cc
กำลังสูงสุด :	73.6kW
ความเร็วรอบในการทำงานสูงสุด :	5,000 - 6,000
อ่างน้ำมันเครื่อง :	5.5 ลิตร
ระบบจุดระเบิด :	ทรานซิสเตอร์เต็มระบบ (Fully-transistorised)
ตัวกำเนิดไฟฟ้า :	12V 40A
ระบบรับมุมเอียง :	ระบบไฟฟ้า ทั้ง Trim และ Tilt
อัตราทดเกียร์ :	2.59:1
การเปลี่ยนเกียร์ :	F-N-R
ไอเสีย :	ระบายไอเสียผ่าน Prop Hub

SUZUKI
MARINE



Authorized Premier Dealer for Suzuki Marine in Thailand

HULL CO., LTD.

(Sales/Services/Parts)

167/3 Moo 4, Na-Jomtien Sattahip,
Chonburi 20250 Thailand

Tel : +66-(0)38-23-8131 / 2

Fax : +66-(0)38-23-8133

HULL
HULL CO., LTD.

Email : info@hull.co.th

www.hull.co.th



Samui Regatta 2018

ทั่วโลก ร่วมชิงแชมป์ใน
สมุย ภูเก็ต ครั้งที่ 17



ในการแข่งขันครั้งนี้ นอกจากเรือคิลโบ้ทแล้ว มีการแข่งขันเรือใบขนาดเล็ก ประเภทเรือดิงกี้ด้วย โดยมีเยาวชนจากสโมสรเรือใบจากสมุย เกาะพัง และ ภูเก็ต เข้าร่วมแข่งขันมากมาย นอกจากนั้นยังมีการแข่งขันไคท์บอร์ด ซึ่งเป็นการแข่งขันรอบแรกของ 'Asia & Oceania - KTA Hydrofoil Series' เป็นการสร้างสีสันให้กับการแข่งขันสมุยริกัต์ต้าในปีนี้ได้ไม่น้อย

โดยผลการแข่งขันทั้งหมด มีดังนี้

ประเภท IRC zero

1. THA72 (ไทย) นำโดย เควิน และทอม วิทคราฟต์
2. WindSiker (สิงคโปร์) นำโดยซารับ ซิงค์
3. Alive (ออสเตรเลีย) นำโดย ดันแคน ไฮน์

ประเภท TP52

1. THA72 (ไทย) นำโดย เควิน และทอม วิทคราฟต์
2. Freefire (ฮ่องกง) นำโดย แซม ชาน
3. Ark323 (จีน) นำโดย เฉิน ฟูลิน

ประเภท IRC One

1. Mandrake III (ฮ่องกง) นำโดย นิค เบิร์น และเฟร็ด คินมอนท์
2. Loco (สิงคโปร์) นำโดย เดวิด ดิมม็อค
3. Fujin (ออสเตรเลีย) นำโดย ทิมโมที ฟ็อกซ์

ประเภท Performance Cruising

1. Souay 1 (แคนาดา) นำโดย ฌอง เรโนล์
2. SailQuest Hi Jinks (ไทย) นำโดย ทิม แมคมาสอน
3. Moon Shadow (ไทย) นำโดย มิค โกรเวอร์

ประเภท Multihull

1. Sudu Red (เยอรมัน) นำโดย แอนดี้ เป็บ
2. PixaLux (ออสเตรเลีย) นำโดย มิค ทิลเด็นท์
3. Sudu Grey (ไทย)

ริกัต์ต้า เอเชีย จัดการแข่งขันเรือใบนานาชาติ “สมุย ริกัต์ต้า” ครั้งที่ 17 นักเล่นเรือใบกว่า 500 คนจากไทยและทั่วโลกเข้าร่วมการแข่งขัน ระหว่างวันที่ 26 พฤษภาคม - 2 มิถุนายน 2561 ที่ผ่านมานา โรงแรม เซ็นทาราแกรนด์ บีช รีสอร์ท สมุย บริเวณหาดเฉวง เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี สมุย ริกัต์ต้า เป็นการแข่งเรือใบยอดเยี่ยมของเอเชีย ขึ้นชื่อในเรื่องเส้นทางการแข่งขันเรือใบที่มีเอกลักษณ์ ร่ายล้อมไปด้วยภูมิทัศน์เกาะแก่ง และความสวยงามของทะเลฝั่งอ่าวไทย โดยการแข่งครั้งนี้นอกจากจะเป็นการจัดขึ้นเพื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเกาะสมุยแล้ว ยังเป็นการประชาสัมพันธ์เกาะสมุยในฐานะจุดหมายปลายทางชั้นนำของการล่องเรือ รวมถึงเป็นการปลูกฝังให้เยาวชนไทยรู้จักและเล่นกีฬาเรือใบอีกด้วย

นางสาวอรวิณีย์ วัฒนา ผู้จัดการฝ่ายจัดการแข่งขัน บริษัท ริกัต์ต้า เอเชีย จำกัด ในฐานะผู้จัดการงาน สมุยริกัต์ต้าเปิดเผยว่า “สมุย ริกัต์ต้า ได้รับขนานนามว่าเป็นทรอปิคอล ริกัต์ต้า โดดเด่นด้วยการมีทัศนียภาพของเส้นทางการแข่งขันที่สวยงามมาก เหมาะแก่การล่องเรือใบและยังเป็นสนามการแข่งขันที่มีความท้าทายอีกด้วย สำหรับเรือประเภทคิลโบ้ทที่เข้าแข่งขันในปีนี้อาทิ โออาซี ซีโร่, โออาซี 1, และ ครุสซิง โดยสมุย ริกัต์ต้าได้ถูกจัดให้เป็นสนามแข่งขันสุดท้ายปิดฤดูกาล ซีรี่การแข่งขันเรือใบของเอเชีย ณ ยอร์คติง กรุงซัปโปะ แชมป์เปียนชิพ ซึ่งจะเป็สนามสำคัญของการค้นหาแชมป์เล่นใบของเอเชีย โดยสมุย ริกัต์ต้าได้เป็นเจ้าภาพสนามการแข่งขันสุดท้ายนี้มากกว่า 10 ปี”



Safety

ในยามที่เรือใหญ่มีปัญหาไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ เช่น เกยหินโสโครก อับปางเพราะสภาพคลื่นลม และเครื่องจักรเครื่องทางเสื่อขัดข้อง หมดสภาพที่จะซ่อมทำให้ใช้งานเช่นปกติได้ การสละเรือใหญ่ลงเรือช่วยชีวิตไปตายเอาอาบหน้า คือประเพณี หรือวิธีแก้ปัญหที่ชาวเรือทั่วไปปฏิบัติสืบเนื่องกันมาอย่างยาวนาน ในเรือช่วยชีวิตมีเครื่องยังชีพที่จำเป็นบางอย่าง เช่น อาหารสำเร็จที่บรรจุในซองมิดชิด ที่เรียกว่า Ration อยู่ในสภาพพร้อมสำหรับการบริโภคโดยไม่ต้องปรุงแต่งเพิ่มเติม น้ำดื่มก็นับเป็นเสบียงที่มีความสำคัญยิ่ง จำเป็นต้องมีคุณสมบัติเฉพาะที่แตกต่างจากน้ำดื่มทั่วไปอยู่มากมาย ซึ่งกำหนดไว้อย่างชัดเจนโดยองค์กรสากลที่ดูแลความปลอดภัยในเรื่องนี้ ส่วนที่นับว่าสำคัญพอสรุปได้ดังนี้

คุณสมบัติของน้ำดื่ม
ที่ใช้ในเรือช่วยชีวิต

Emergency Drinking Water





1. มืองค์ประกอบทางเคมีและชีววิทยาตามข้อกำหนดสากล ได้รับการรับรองจากองค์กรระหว่างประเทศที่รับผิดชอบ

2. บรรจุในภาชนะที่มิดชิด มีซิลกันน้ำ และเป็นวัสดุที่กันสนิมหรือทำให้ป้องกันสนิมได้ เป็นวัสดุหีบห่อที่ยืดหยุ่น โดยทั่วไปจะทำจากลามิเนต อย่างน้อยชิ้นหนึ่งต้องเป็นอลูมิเนียมพอยล์ มีอัตราการระเหยเป็นไอน้ำน้อยกว่า 0.1 กรัมต่อตารางเมตร ใน 24 ชั่วโมง ที่อุณหภูมิ 23 องศาเซลเซียส และที่ความชื้นสัมพัทธ์ 85% เมื่อทดสอบตามมาตรฐานสากล

3. การบรรจุหีบห่อจะต้องถูกตรวจสอบในเรื่องต่อไปนี้

3.1 การเก็บที่อุณหภูมิต่ำและสูง ทดสอบโดยการนำของเปล่า 2 ของ และของที่มีน้ำ 2 ของ วางไว้ที่อุณหภูมิ -30 องศาเซลเซียส เป็นเวลา 24 ชั่วโมง จากนั้นนำไปวางไว้ที่อุณหภูมิ 65 องศาเซลเซียส อีก 24 ชั่วโมง ผลที่ได้จะต้องไม่มีการเสื่อมสภาพของตัวเอง ทั้งในเรื่องการเคลือบของ ซิล และเครื่องหมายบนของ

3.2 การรั่วซึม ทดสอบโดยการบีบน้ำบรรจุของด้วยมือ ผลที่ได้คือ ของนั้นจะต้องไม่มีการแตกและรั่วซึม

3.3 การจมน้ำ ทดสอบโดยการนำของที่มีน้ำบรรจุอยู่ จมลงในน้ำเค็มที่มีค่าใกล้เคียงกับน้ำทะเลเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ผลที่ได้จะต้องไม่มีการเสื่อมสภาพของตัวเอง รวมทั้งซิลและเครื่องหมายบนของ

3.4 ความทนทาน ทดสอบโดยการนำของบรรจุ น้ำ 2 ของ ที่แห้งสนิทแล้ว หลังจากการจมน้ำ วางลงในกล่องทดสอบ หมุนตามแกนในทิศทางตามเข็มนาฬิกา ในอัตรา 10 - 20 รอบต่อนาที จำนวน 100 รอบ ผลที่ได้จะต้องไม่มีร่องรอยของความเสียหาย การเสื่อมสภาพของซิลหรือของตัวของและวัสดุที่อยู่ภายใน

3.5 การตกจากที่สูง ทดสอบโดยปล่อยให้ของบรรจุน้ำ ตกจากที่สูง 3 เมตร ลงบนพื้นคอนกรีต ของแรก

ให้ปลายด้านหนึ่งตกกระทบพื้น ส่วนของที่สองให้ปลายอีกด้านหนึ่งตกกระทบแทน ผลที่ได้ต้องไม่มีความเสียหายหรือเสื่อมสภาพเกิดขึ้นที่ซิลของของ

4. น้ำดื่มที่อยู่ในของที่ห่อหุ้มนั้น อาจถูกแบ่งออกเป็นของที่เล็กลงได้ ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของการกลายเป็นไอ ตามข้อ 2

5. ของหรือแต่ละส่วนที่แบ่งออกนั้นจะต้องเปิดได้ง่าย ยกเว้น ส่วนที่มีความจุน้อยกว่า 125 มิลลิลิตร แต่ละส่วนนั้นๆ จะต้องมียุติการออกเพื่อการเปิดใช้

6. แต่ละของที่บรรจุน้ำดื่มฉุกเฉินนี้ จะต้องมีการแสดงตัวอย่างชัดเจน อย่างน้อยต้องระบุวันที่บรรจุ หมายเลขบอกต่อการผลิต ปริมาณของน้ำที่บรรจุอยู่ และคำแนะนำวิธีการใช้

จากรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติของน้ำที่ใช้ในเรือช่วยชีวิตดังกล่าวนี้ เห็นได้ชัดเจนว่ามีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากน้ำดื่มทั่วไปอย่างมาก โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับความทนทานของของบรรจุ เหตุผลสำคัญคือการเป็นอาหารยามวิกฤต ยิ่งบริโภคได้นานเท่าไรก็มีโอกาสรอดตายมากขึ้นเท่านั้น สำหรับชาวเรือที่จำใจต้องสละเรือใหญ่ไปตายเอาดาบหน้า



Special Report

ใน **aboat** ฉบับที่แล้ว ผู้เขียนได้เล่าถึงการมาตรวจเยี่ยมของคณะผู้แทน EU (European Union : สหภาพยุโรป) เพื่อติดตามความคืบหน้าในการแก้ปัญหา IUU Fishing (Illegal Unreported and Unregulated Fishing) หรือการประมงที่ผิดกฎหมาย ไร้การรายงาน และไร้การควบคุมของประเทศไทย ในระหว่างวันที่ 4 - 11 เมษายน 2561 โดยได้ทำนายล่วงหน้าไว้ด้วยว่า EU จะไม่ปลดใบเหลืองให้เราค่อนข้างแน่ ทั้งที่เราได้พยายามกันอย่างเต็มที่แล้ว รวมทั้งได้รับคำชมจาก EU อยู่เป็นระยะในความทุ่มเทแก้ปัญหาของฝ่ายเรา

เหตุผลสำคัญก็คือ การมี ศปมผ (ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย) เป็นกลไกหลักในการแก้ปัญหานี้ เพราะเป็นเพียงหน่วยเฉพาะกิจ ประกอบกำลังกันอย่างหลวมๆ ระหว่างหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมประมง กรมเจ้าท่า สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองทัพเรือ โดยมีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดของ ศปมผ เพื่อความมีเอกภาพในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นหลักการบริหารงานที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ น่าจะนำไปสู่ความสำเร็จได้ แต่คำถามที่ชวนกังวลก็คือ การแก้ปัญหาให้ได้ผลอย่างยั่งยืนในระยะยาวจะอย่างไร หน่วยเฉพาะกิจทั้งหลายตั้งขึ้นเพื่อการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า

การแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย
ทำท่าจะบานปลายจบไม่ลง

Illegal Unreported and Unregulated Fishing (IUU Fishing)

นั้นสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูงมาก กำลังพลแต่ละคนมีหน้าที่ประจำในหน่วยงานต้นสังกัดของตนอยู่แล้ว การที่ต้องรับภาระเพิ่มเติมที่เหน็ดเหนื่อยอย่างต่อเนื่องเช่นนี้ควรทำเพียงช่วงสั้นๆ เท่านั้น เมื่อไม่สามารถชี้ทางแก้ปัญหาอย่างถาวรได้ชัดเจนก็เล่นเอาเถิดกันต่อไป คงหวังอะไรได้ไม่มากนักที่จะได้รับการปลดใบเหลืองในอนาคตอันใกล้

นอกจากเหตุผลดังกล่าว ยังมีปัญหาการบริหารงานภายในของ ศปมผ ที่คนทั่วไปยังไม่รู้อีกมากมาย เช่น ผู้ปฏิบัติซึ่งรู้ปัญหามากกว่าไม่มีส่วนร่วมเท่าที่ควรในการแก้ปัญหา เป็นฝ่ายรับคำสั่งจากผู้มีอำนาจเหนือกว่าที่รู้ไม่ลึกแต่สำคัญตนคิดว่ารู้แจ้งเห็นจริง สั่งการกันอย่างเลอะเทอะลงมาตามลำดับ ซ้ำร้ายกว่านั้น คณะรัฐมนตรีที่ได้รับมอบให้ดูแลเรื่องนี้ คือ พลเอกฉัตรชัย สาริกัลยะ ได้ลงมากำกับดูแลผู้ปฏิบัติเองในบางครั้ง ใช้อำนาจที่มีเหนือผู้บัญชาการทหารเรือสั่งการตรงไปยังผู้ทำหน้าที่ ทั้งใน ศปมผ และที่ศูนย์ PIPO (Port In - Port Out) ซึ่งควบคุมการผ่าน เข้า - ออก ของเรือประมง ซึ่งมีอยู่ 32 แห่งในน่านน้ำไทย ท่ามกลางการยกยอปอปั้นของผู้ร่วมคณะที่รู้น้อยพอๆ กัน แต่ช่างเจรจา ทหารเรือซึ่งเป็นกำลังหลักในการแก้ปัญหาในร่มเงาของ ศปมผ ก็โดนทั้งขึ้นทั้งล่อง ได้รับความกดดันทั้งจากชาวประมง และผู้มีอำนาจเหนือตนตามสายการบังคับบัญชา ถูกทำโทษอย่างไม่เป็นธรรมกันไปแล้วหลายราย โดยไม่มีโอกาสชี้แจงอะไรได้มากนัก

ความไม่ลงตัวเช่นที่กล่าวมานี้ นับเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้การแก้ปัญหา IUU ทำท่าจะบานปลายจบไม่ลง โดยยังมองไม่เห็นทางออกที่ชัดเจนเอาเสียเลย หากผู้มีอำนาจยังหลงผิดคิดว่าตนปราดเปรื่อง รู้เรื่องนี้อย่างทะลุ

ปรุโปร่ง ไม่ยอมให้ผู้ปฏิบัติที่จริงจังกว่ามีส่วนร่วมมากขึ้น ก็ลงเอยด้วยการตกอยู่ในสภาพลึงติดแหกันต่อไป ยิ่งแก้ยิ่งยุ่ง ถูกแหพันตัวแน่นขึ้นทุกที

บ้านเมืองเราที่ลุ่มๆ ดอนๆ กันอยู่ทุกวันนี้ ก็มีที่มาจากสาเหตุที่คล้ายๆ กันคือผู้รู้ไม่มีโอกาสเท่าที่ควรในการร่วมแก้ปัญหา ปลอมให้ผู้ที่ไม่หลงตนว่าเป็นฝ่ายขึ้นนำ และบังคับให้ทำตามความคิดตน ผลที่ได้จึงด้อยทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผล สูญเสียทั้งเงิน เวลาและโอกาสดีๆ ไปแล้วมากมาย โดยที่คนส่วนใหญ่ก็ไม่ค่อยรู้หรือไม่สนใจใฝ่รู้กันเท่าใดนัก ทั้งที่เป็นเรื่องที่มีผลกระทบต่อเราโดยตรง

เราควรเดินหน้าแก้ปัญหา IUU กันต่อไปอย่างไร นับเป็นประเด็นที่ทำนายผู้ที่ห่วงใยบ้านเมืองทั้งหลายคนดีมีปัญญาที่รักชาติรักแผ่นดินอย่างจริงใจมีอยู่มากมายในประเทศเรา แต่มักไม่มีโอกาสทำงานสำคัญเพื่อมาควบคุมของตน เป็นเช่นนี้มาอย่างเนิ่นนานแล้ว โดยเฉพาะในยุคแห่งการถูกรอบงำด้วยลัทธิวัตถุนิยม และบริโภคนิยม ในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา นับวันจะเลวร้ายลงทุกที

คำแนะนำเท่าที่พอคิดได้ในขณะนี้ก็คือ ทุกฝ่ายควรหันหน้าเข้าหากัน ตั้งหลักคิดใหม่ให้อยู่กับแนวทางที่ถูกต้องมากขึ้น ทบทวนการปฏิบัติที่ผ่านมาทั้งหมด ผู้มีอำนาจทุกระดับควรเปิดใจกว้าง รับฟังความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติมากขึ้น สร้างบรรยากาศให้เกิดความสบายใจสำหรับผู้มีน้อย เพื่อให้เขากล้าพูดในเรื่องที่เคยอดอันตันใจมาก่อน ไม่เฉพาะหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่แก้ปัญหาในฐานะผู้กระทำเท่านั้น ควรให้ชาวประมงซึ่งเป็นผู้ถูกกระทำ ได้มีส่วนร่วมเวทีเสวนาด้วยหากทำได้เช่นนี้เชื่อว่ายังไม่สายเกินไป ปัญหา IUU Fishing จะค่อยๆ คลี่คลายไป จนพบความสำเร็จที่ยั่งยืนได้ในวันหนึ่งข้างหน้า ที่ไม่นานเกินรอ



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