

# aBOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com  
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.10 • ISSUE 110 • MARCH 2019



## NUMARINE 32XP MARLA BORN TO TRAVEL IN STYLE

Photo : Jeff Brown

### aBoat Focus

ทำไมต้องเป็นไม้สัก  
ไม้สักนั้นนอกจากจะมีลาย  
ที่สวยงามแล้ว ยังคงทน  
อีกด้วย

### Navigation

การใช้วัสดุมาตรฐาน  
สำหรับการติดต่อสื่อสาร  
ทางทะเล

### Boat Report

SUZUKI MARINE  
& MARINE  
RESCUE NSW  
ความร่วมมือในการกู้ภัย  
ที่ยั่งยืน



**LIGHT & SMOKE  
MANOVERBOARD**  
SAFETY PRODUCT  
AS PER REGULATIONS



Find us on:  
facebook.

aboatmagazine

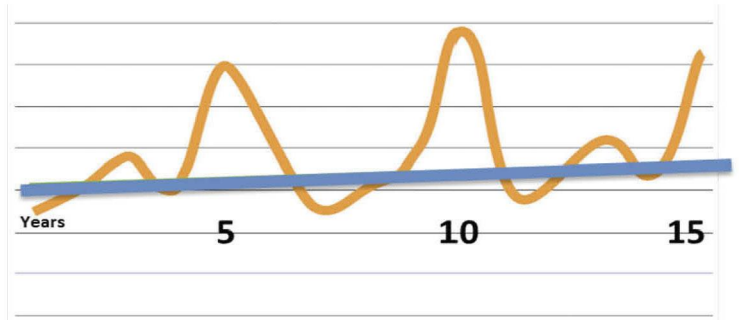
# LIFERAFT RENTAL

## WHY Choose Liferaft Rental ?

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

Simple, No Delay, No Condemned, No Surprise

Liferaft Cost Comparison  
(20 person Throw-overboard liferaft)



Traditional liferaft servicing costs

MSC liferaft rental costs



บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด  
Marine 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

## หลักสูตร พนักงานวิทยุ GMDSS : GOC

- มาตรฐานของหลักสูตร** : เป็นไปตาม IMO Model Course 1.25 รับรองหลักสูตรโดยกรมเจ้าท่า และสำนักงาน กสทช.
- ระยะเวลาฝึกอบรม** : 14 วัน
- จำนวนผู้เข้ารับการศึกษา** : ไม่เกิน 24 คน
- ค่าธรรมเนียม** : 9,500 บาท
- สถานที่ฝึกอบรม** : โรงเรียนสยามการเดินเรือ / สถานที่อื่นเหมาะสม
- อาหารกลางวันและ อาหารว่าง** : มี
- คุณสมบัติ** : ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี มีความรู้พื้นฐานด้านไฟฟ้า และวิทยุสื่อสารภาษาอังกฤษ การใช้คอมพิวเตอร์ และศัพท์ทางเรือ ไม่อยู่ในระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ เว้นแต่จะผ่านการถูกเพิกถอนประกาศนียบัตรมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี
- ประกาศนียบัตร** : General Operator's Certificate for the GMDSS (ออกโดย โรงเรียนสยามการเดินเรือ) มีอายุ 5 ปี
- ภาพรวมของหลักสูตร** : เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำเรือครอบคลุมทุกพื้นที่ทะเลและความชำนาญ ภายใต้การรับรองตามบทบัญญัติของกฎระเบียบ สามารถปฏิบัติในหัวข้อต่างๆ ที่ระบุไว้ใน STCW 2010 Chapter IV, Section A-IV/2 และประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ และเรื่องหลักสูตรการอบรมและสอบเพื่อรับประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ

### ภาคทฤษฎี

- กฎหมาย กฎ และข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับระบบ GMDSS
- ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับคลื่นวิทยุ และระบบ GMDSS
- ทฤษฎีเครื่อง อุปกรณ์ และระบบย่อยต่าง ๆ ของระบบ GMDSS
- การติดต่อสื่อสารทางวิทยุสื่อสารทางทะเล
- ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารระบบ GMDSS

### โครงสร้างหลักสูตร

#### ภาคปฏิบัติ ให้สาธิต และฝึกปฏิบัติใช้เครื่อง และอุปกรณ์ของระบบ GMDSS

- เครื่อง และอุปกรณ์หลัก
- อุปกรณ์ย่อย
- การบำรุงรักษา และการแก้ไขระบบเบื้องต้น

#### ภาคการสอบ

- ผู้มีสิทธิเข้าสอบจะต้องเป็นผู้ที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติตามหลักสูตรที่กำหนดในช่วงเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของช่วงเวลาการอบรมทั้งหมด

**\*\* รอบที่ 2 ปี 2562 วันที่ 1 เมษายน 2562 - วันที่ 12 เมษายน 2562 \*\***

[www.siammaritimeschool.ac.th](http://www.siammaritimeschool.ac.th)

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

[www.facebook.com/siammaritimeschool](https://www.facebook.com/siammaritimeschool)





## EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมัสกัต พลเรือตรี สุบันก์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พิรัชชัย เปรมประเสริฐ, คุณเชษฐ สักกาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฉวีพล สมสกุล, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดิ์ครับ ผู้ติดตาม **ABOAT** ที่รักทุกท่าน เรื่องที่น่านำเสนอในฉบับนี้ยังคงดำเนินอยู่ ยังคงความน่ารู้ในสาระหลากหลายไว้เช่นเคย อาทิ ยุทธศาสตร์ในการบริหารองค์กร ผู้เขียนได้รวบรวมความรู้จากประสบการณ์ในการทำงานอันยาวนานของตน สรุปลงมา นำเสนอในรูปแบบที่ไม่เน้นวิชาการจนเกินไป เพื่อให้เข้าใจง่ายและนำไปประยุกต์ใช้ได้จริง ยังมีตอนต่อไปอีก 2 ตอน

การยุทธ์สะเทือนน้ำสะเทือนบก อันเป็นส่วนหนึ่งของการฝึก Cobra Gold 2019 ซึ่งยังคงดำเนินอยู่ ก็นับว่าน่าสนใจไม่น้อยเลย มีการฝึกอพยพประชาชนออกจากพื้นที่ขัดแย้งไปยังบริเวณที่ปลอดภัยและอยู่ในความควบคุม สำหรับปีนั้นนอกจากไทยและสหรัฐอเมริกาแล้ว ยังมีกำลังพลจากสาธารณรัฐเกาหลีกว่าพันนายเข้าร่วมฝึกด้วย

การติดต่อสื่อสารทางทะเลเป็นเรื่องที่มีความสำคัญยิ่งเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ป้องกันอุบัติเหตุเรือโดนกัน และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล ซึ่งอาจเป็นคนต่างชาติต่างภาษา จำเป็นต้องมีการกำหนดวลีที่เป็นมาตรฐานสากล กะทัดรัดชัดเจน เข้าใจง่าย สำหรับการสื่อสารกัน

ไม้สักซึ่งเคยเป็นทรัพยากรที่ไทยมีอย่างล้นเหลือในอดีต ถึงขั้นเป็นสินค้าส่งออกที่นำรายได้เข้าประเทศเป็นกอบเป็นกำ ปัจจุบันนับวันแต่จะร่อยหรอลงทุกที จึงกลายเป็นของมีค่าหายาก ราคาพุ่งสูงขึ้นทุกขณะ แต่ถ้าหากเรารู้ถึงคุณสมบัติพิเศษที่ไม้สักมีอยู่แล้ว คงจะหายสงสัยในความกล้าซื้อหาของผู้คนที่มีการลงทุนทรัพย์มากพอ เพราะมีคุณค่าเกินคุ้มจริงๆ

เราพูดถึงเรื่องรถไฟฟ้ามหานครมานานพอสมควร โดยเริ่มมีการนำออกมาใช้จริงในบ้านเราบ้างแล้ว แต่เรื่องเรือโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้ายังไม่เป็นที่รับรู้กันมากนัก ด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชน ในปลายปีนี้จะมีเรือดังกล่าวมาให้บริการในลำน้ำเจ้าพระยาแล้วลองอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมดูนะครับ พบกันใหม่ฉบับหน้า

บรรณาธิการบริหาร

## OWNER STAFF

บริษัท ครัว 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 เพ็ญนา ใจดี ที่ปรึกษาของบรรณาธิการ ศราวุธ บรรณาวงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์  
บรรณาธิการฝ่ายศิลป ยุทธจักร อวนศรี กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกับขวิด ฝ่ายภาพ ABOAT TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนม์ภรณ์ ฤกษ์ทอง,  
NARAPICHAT PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชล ศิลปกรสม ART ABOAT MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย ปรีพันธ์ บุรณาคม  
แผนกพิมพ์ ABOAT MAGAZINE จัดจำหน่าย ABOAT MAGAZINE

# STANDARD HORIZON

Nothing takes to water like Standard Horizon

SOLAS CHAPTER II-2, REGULATION  
10.10.4 FIRE FIGHTER'S COMMUNICATION

**AVAILABLE NOW!**

Intrinsically Safe VHF FM Marine Transceiver

## HX400IS

COMMERCIAL VHF WITH LMR CHANNELS

วิทยุกันน้ำ กันระเบิด

ย่านความถี่ VHF 5W.

ราคา 15,000 บาท **ราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม**



รายละเอียดข้อบังคับวิทยุใหม่ทางกฎ SOLAS

New Solas Regulations

SOLAS CHAPTER II-2, REGULATION 10.10.4 FIRE FIGHTER'S COMMUNICATION

For ships constructed on or after 1 July 2014, a minimum of two two-way portable radiotelephone apparatus for each fire party for fire-fighter's communication shall be carried on board. Those two two-way radiotelephone apparatus shall be of an explosion-proof type or intrinsically safe. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the requirement of this paragraph not later than the first survey after 1 July 2018

- Two-way มาตรฐานป้องกันระเบิด Ex
- จำนวนที่ต้องมีบนเรือ : ต้องมีอย่างน้อย 2 เครื่อง ตามจำนวน Fire Party ที่กำหนดตาม Muster list ของเรือแต่ละลำ
- ย่านความถี่ที่ใช้ได้ : ไปได้กำหนดให้ข้อบังคับ สามารถเป็น VHF หรือ UHF
- สี : ไปได้กำหนดเรื่องสีของเครื่อง แต่ควรรู้อย่างเป็น Fire Fighting Communication
- Accessories : ไปได้บังคับเป็น option
- Emergency battery : เป็น option

### SPECIFICATIONS

#### General

Frequency Range (MHz)	Marine Band / WX Band: 156.025 MHz - 163.275 MHz LMR Band: 134.000 MHz - 174.000 MHz
Number of LMR Channels	40
Channel Steps	25 kHz (25.0/12.5 kHz LMR)
Frequency Stability	±2.5 ppm (-30° C to 60° C)
Emission Type	16K0G3E, 16K0F3E, 11K0F3E
Antenna Impedance	50 Ohms
Supply Voltage	7.4 V DC
Current Consumption	320 mA (Receive), 50 mA (Standby) TX: 1.6 A (H)/0.8 A (L)
Operating Temperature	-30° C to +60° C
Waterproof rating:	IPX8 (1.5 m for 30 minutes)
Case Size (W x H x D)	57 x 133 x 40 mm w/o knob & antenna
Weight (Approx.)	350 g with FNB-115LIIS

#### Transmitter

RF Output Power	5 W / 1 W (@7.4 V)
Maximum Deviation	±5 kHz (Wide)/±2.5 kHz (Narrow)
Spurious Emission	At least -36 dBm below
Microphone Impedance	2 k-Ohm

#### Receiver

Circuit Type	Double-Conversion Superheterodyne
Sensitivity	0.25 µV 12 dB SINAD
Adjacent Channel Selectivity	70 dB (Wide) / 60 dB (Narrow)
Intermodulation response	68 dB (typical)
Selectivity	12 kHz / 25 kHz (-6 dB / -60 dB) (Wide) 6 kHz / 18 kHz (-6 dB / -60 dB) (Narrow)
AF Output (Internal SP)	700 mW @16 Ohm for 10 % THD (@7.4 V)

Standard Horizon reserves the right to make changes and enhancements to products at our discretion. Current specifications are therefore subject to change without notice.



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด

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

เลขที่ 555 หมู่ที่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง สมุทรปราการ 10280

โทร. 02 7035544 Website : [www.marinethai.net](http://www.marinethai.net) Email : [amr-com-sales@marinethaigroup.com](mailto:amr-com-sales@marinethaigroup.com)





## AmphibEx 2019 การยุทธ์สะเทินน้ำสะเทินบก

พลเรือเอก ลือชัย รุดดิษฐ์ ผู้บัญชาการทหารเรือ ตรวจเยี่ยมการฝึกปฏิบัติการยุทธ์สะเทินน้ำสะเทินบก Amphibious Exercise (AmphibEx) 2019 ในการฝึก Cobra Gold 2019 โดยมี Mr. Peter Haymond อุปทูตสหรัฐอเมริกา รักษาการแทนเอกอัครราชทูตสหรัฐฯ, General Yang Min Soo ผู้บัญชาการกองเรือที่ 5 สาธารณรัฐเกาหลี, Colonel Robert Castro III Marines Expeditionary Force G-5, General John P. Johnson รองผู้บัญชาการกองกำลังทางบกภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก สหรัฐอเมริกา และผู้บังคับบัญชาระดับสูงของไทย ร่วมชมการฝึก ที่ สนามฝึกกองทัพเรือ หมายเลข 15 หาดยาว อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี การฝึกปฏิบัติการยุทธ์สะเทินน้ำสะเทินบกเพื่อเสริมสร้างความพร้อมรบ และพัฒนาขีดความสามารถทางทหาร จากการวางแผน จนถึงการปฏิบัติการร่วมของกองทัพ พันธมิตรอย่างสอดคล้อง ทำการเคลื่อนกำลังจากเรือสู่มิ้งที่หาดยาว เป็นพื้นที่ในการยกพลขึ้นบก โดยมีกำลังพลเข้าร่วมการฝึกในปี นี้ จากไทยสหรัฐอเมริกา และสาธารณรัฐเกาหลี กว่า 1,183 นาย ทั้งนี้ได้มีการฝึกการอพยพประชาชนออกจากพื้นที่ขัดแย้ง (Non Combatant Evacuation Operation: NEO) โดยกำลังทางเรือ เป็นการฝึกที่มีความสัมพันธ์สอดคล้องต่อการฝึกปฏิบัติการยุทธ์สะเทินน้ำสะเทินบก ในกรณีที่มีการใช้กำลังทางทหารเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติการ เพื่ออพยพประชาชนชาวไทย ที่อาศัยในพื้นที่ที่เป็นอันตรายจากสภาพแวดล้อมของประเศคั้นๆ หรือจากภัยพิบัติต่างๆ รวมถึงการอพยพประชาชนของประเศคั้นๆ ที่ถูกเลือกไว้ หรือประชาชนของประเศคั้นๆ 3 ไปยังพื้นที่ที่ปลอดภัย ซึ่ง NEO เป็นส่วนหนึ่งของ “การปฏิบัติการทางทหารที่นอกเหนือจากสงคราม (MOOTW) : Military Operation Other Than War” การฝึก “คอบร้าโกลด์” ถือกำเนิดจากการฝึกปฏิบัติการยุทธ์สะเทินน้ำสะเทินบก ซึ่งจะทำให้การฝึกหัวข้อนี้นักจวบการฝึก เป็นปีที่ 38



## “อีเอ” จับมือกรมเจ้าท่า พลิกโฉมกรุงเทพฯ กลับมาเป็นเวนิสตะวันออกอีกครั้ง เปิดตัวเรือไฟฟ้าต้นแบบ พร้อมให้บริการในแม่น้ำ เจ้าพระยาปลายปีนี้

เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ที่ผ่านมา นางสาวอัมพร ชาดบุษยามาส ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายธงชัย พงษ์วิชัย ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2 เป็นผู้แทนอธิบดีกรมเจ้าท่า ร่วมงานแถลงข่าวการเปิดตัวเรือพลังงานไฟฟ้า ของบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด(มหาชน) ณ Chatrium hotel Riverside Bangkok

บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) Energy Absolute เป็นบริษัทที่มีความชำนาญด้านพลังงานไฟฟ้าและพลังงานทดแทนอื่นๆ มีประสบการณ์การติดตั้งสถานีประจุไฟฟ้า (Charging Station) และมอเตอร์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยจะเป็นการนำเรือพลังงานไฟฟ้ามาใช้ในการเดินเรือให้บริการรับส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่มีไอเสีย หรือเขม่าควัน เสียงเบา ก่อให้เกิดคลื่นน้อย ช่วยลดปัญหาหมอกพิษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหา PM2.5 ที่เกิดขึ้นในขณะนี้ นอกจากนี้ยังประหยัดพลังงาน และยกระดับระบบการขนส่งทางน้ำ สนับสนุนและส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด

ทั้งนี้ กรมเจ้าท่า ในฐานะผู้กำกับและดูแลการขนส่งทางน้ำ จะดำเนินการร่างข้อกำหนด และจะดำเนินการจัดประชุมหารือ และรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาเรือโดยสาร ส่งเสริมพลังงานสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตามนโยบายรัฐบาลต่อไป

นายอมร ทรัพย์ทวิกุล รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) หรือ EA เปิดเผยว่า หลังจากที่ EA ได้เผยแพร่รถยนต์ไฟฟ้าของคนไทย 100% ภายใต้ชื่อ MINE Mobility ไปเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2561 นั้น ในครั้งนี้ได้นำเทคโนโลยีแบตเตอรี่มาสร้างนวัตกรรมอีกครั้ง ด้วยการเปิดตัวเรือไฟฟ้าที่จะนำมาให้บริการรับส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จากท่าบ้านท่าปูลี่ ไปท่าหน้าวัดราชสิงขร ระยะทางรวมประมาณ 20 กิโลเมตรด้วยเวลาเพียงไม่ถึง 40 นาที

โดยมีแผนการลงทุนสร้างเรือรวม 54 ลำ มูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 1,000 ล้านบาท เริ่มทยอยเปิดให้บริการในปลายปี 2562 จนครบถ้วนภายในเดือนกุมภาพันธ์ปี 2563 ทั้งนี้จุดเด่นของเรือไฟฟ้านี้คือ การยกระดับความสะดวกสบายด้วยการติดตั้งแอร์ เน้นความสะดวก และการออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัย และมั่นใจให้แก่ผู้โดยสารโดยเรือจะโคลงเคลงน้อย และก่อให้เกิดคลื่นน้อยลง อีกทั้งประหยัดต้นทุนด้านพลังงานโดยขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่ประจุอยู่ในแบตเตอรี่ขนาด 800 กิโลวัตต์ชั่วโมง เต็มพลังงานจากใช้เครื่องชาร์จ EA Anywhere สำหรับเรือไฟฟ้าต้นแบบนี้ ออกแบบและพัฒนาขึ้นโดยคนไทย และใช้เทคโนโลยีแบตเตอรี่ของกลุ่ม EA ที่อยู่ระหว่างเตรียมสร้างโรงงานแห่งใหม่ ณ จังหวัดฉะเชิงเทรา ร่วมกับชิ้นส่วนต่างๆ ซึ่งเป็นของไทยทั้งหมด

# พลุ-สัญญาณไฟ/ควัน อุปกรณ์ความปลอดภัยตามกฎหมายเดินเรือสากล Pyrotechnics / Safety Product as per Regulations



**พลุสัญญาณมือถือ**  
Hand Flare

ราคา Price **400 Baht**



**พลุสัญญาณแมบร่ม**  
Rocket Parachute Flare

ราคา Price **1,000 Baht**



**กรปกป้องควัน**  
Buoyant Smoke Signal

ราคา Price **1,000 Baht**



**ทุ่นคนตกน้ำ**  
Light & Smoke Manoverboard

ราคา Price **10,000 Baht**



**ปืนส่งเชือก และจรวดขับส่งเชือก**  
Line Throwing Unit / Rocket

ราคา Price **10,000 / 6,000 Baht**



**ชุดปฐมพยาบาลมาตรฐาน SOLAS**  
SOLAS First Aid Kit

ราคา Price **3,000 Baht**

ราคาไม่รวมภาษี VAT 7% | Prices not included VAT 7%

- One stop services / Fully range Products.
- Stock available for prompt supply.
- Fresh expiry date with Certificate & Licenses

- มีครบทุกอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำเรือให้บริการแบบครบวงจรทีเดียว
- ทุกรายการมีสำรองจำหน่ายในคลังตลอดเวลา พร้อมส่งของทันที
- มีอายุใช้งานยืนยาวคุ้มราคาพร้อมใบรับรอง และมีใบอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย



บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด | Marine Servitec Co., Ltd.  
1111 หมู่ 6 ซ.เทศบาลบางปู 10 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280  
1111 Mu 6, Thadsaban Bangpoo 10, Taiban Rd., T.Taiban, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND  
Tel. +66(0) 2703 3477 E-Mail : info@msc.co.th  
Website : www.msc.co.th FB : Facebook.com/marineservitec/  
Line ID : @marineservitec



# Boat Report 1

## คันเร่งเท้า ติดตั้งง่าย จาก SEASTAR SOLUTIONS

SeaStar Solutions ซึ่งเป็นผู้นำของโลก ในด้านระบบควบคุมและบังคับเลี้ยวของเรือ มีความภาคภูมิใจที่จะนำเสนอชุดคันเร่งเท้า “Pro-Pedal” ชุดคันเร่งเท้า Pro-Pedal นี้ เป็นชุดคันเร่งเท้าชุดแรกที่สามารถปรับแต่งให้เหมาะสมกับความต้องการของทั้งเรือและคนขับ ทำให้การขับขี่เรือสมัยใหม่ที่มีสมรรถนะสูงเป็นไปได้อย่างง่ายตายและเพลิดเพลินมากยิ่งขึ้น Pro-Pedal ถูกออกแบบให้ตัวสปริงและชุดล้อมีความแข็งแรง ทนทานเพื่อความวางใจได้และอายุการใช้งานที่ยาวนาน ฤดูกลางแล้ว ฤดูกลางเล่า และแบบที่กระตือรือร้นยิ่งช่วยให้มีพื้นที่ว่างรอบๆ คันเร่ง และรางเลื่อนที่ถูกติดตั้งไว้ยังทำให้การปรับระยะคันเร่งเพื่อให้เหมาะกับคนขับเรือแต่ละคนทำได้ง่ายตาย



การขับเรือในขณะความเร็วสูงต้องใช้ทั้งความชำนาญและประสบการณ์ อีกทั้งการควบคุมเรือที่แม่นยำ ฉับไวผู้ขับเรือจะได้สัมผัสถึงความสะดักสะบวย และความวางใจได้ที่ Pro-Pedal มอบให้

Pro-Pedal เป็นนวัตกรรมล่าสุดจากสายการผลิตระบบควบคุมและบังคับเลี้ยวของ SeaStar ที่ออกแบบเฉพาะสำหรับเรือใบสมรรถนะสูง ซึ่งรวมถึงชุดบังคับเลี้ยวไฮดรอลิก “SeaStar Pro”, ชุดยกเครื่อง “SeaStar Gen2”, ชุดสายบังคับเลี้ยวและคันเร่ง “Xtreme” พร้อมชุด “Pro-Trim” และ “Pro-Tap” ด้วยชุดผลิตภัณฑ์ที่ผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงนี้ SeaStar สามารถนำเสนอระบบบังคับเรือที่สมบูรณ์ให้ได้ทั้งกับอู่ต่อเรือและเจ้าของเรือ

### CUSTOMIZATION AND COMFORT

SeaStar's Pro-Pedal foot throttle offers some significant advantages in terms of customization and comfort in order to meet the individual requirements of the boat driver. Its compact design keeps the boat floor uncluttered and allows for more room around the pedal, and an integrated slide makes it easy to adjust the position for different drivers.

In use, the Pro-Pedal starts off at a comfortable 12.5° forward angle as opposed to a nearly vertical idle position found on competitive units. This allows the driver to place his foot in a more natural position at slower speeds or when idling.

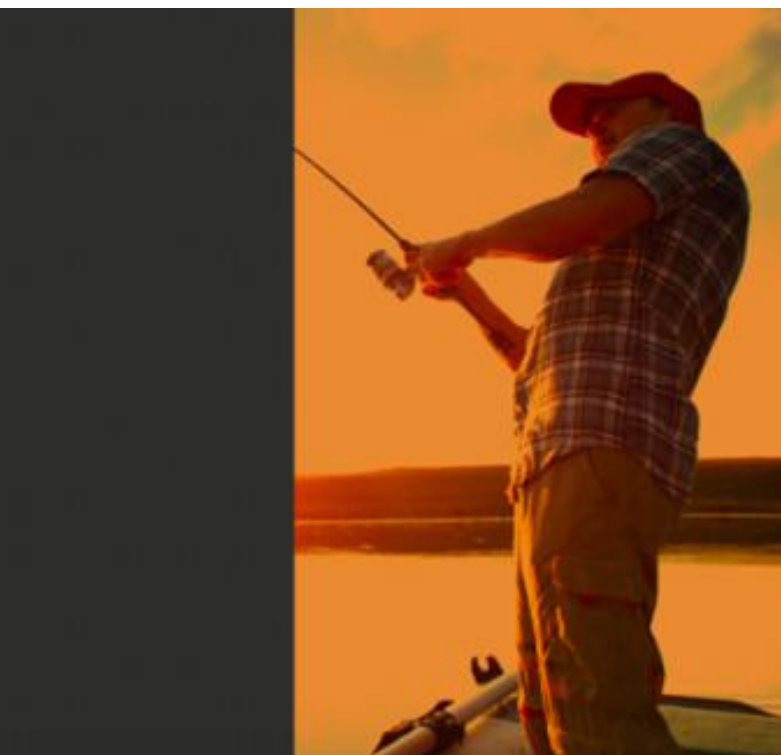
The Pro-Pedal also allows for easy throttle travel adjustment. The patent-pending design allows the driver to set idle-to-WOT travel on the Pro-Pedal to match his individual ergonomics. Whatever travel length is set, the Pro-Pedal will always provide optimal idle-to-WOT throttle control based on engine type. This improves driver comfort and assures maximum performance.



## การปรับแต่งเฉพาะ พร้อมความสะดวกสบาย

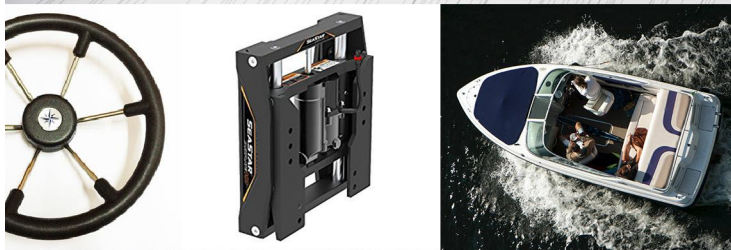
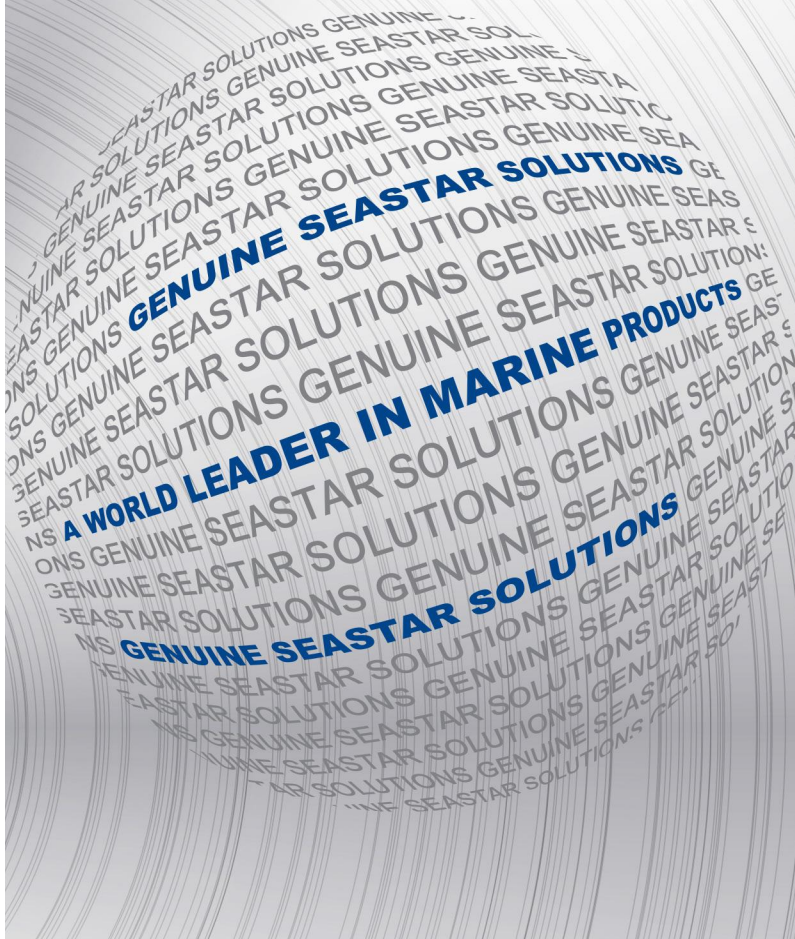
ชุดคันเร่งเท้า Pro-Pedal จาก SeaStar มีข้อได้เปรียบที่สำคัญหลายอย่าง ในส่วนของการปรับแต่งเฉพาะและความสะดวกสบาย ทั้งนี้เพื่อการตอบสนองความต้องการของผู้ขับเรือแต่ละราย

ในการใช้งาน "Pro-Pedal" มีมุมเริ่มต้นอยู่ที่ 12.5° เอียงไปด้านหน้า ในขณะที่ผลิตภัณฑ์ของคู่แข่งมีมุมสำหรับตำแหน่งเครื่องยนต์เดินเบาที่เกือบเป็นมุมฉาก ซึ่งมุมของคันเร่งเท้า Pro-Pedal ทำให้ผู้ขับเรือวางตำแหน่งเท้าได้อย่างเป็นธรรมชาติ ในขณะที่ความเร็วต่ำ หรือขณะเครื่องยนต์เดินเบา



Pro-Pedal ยังสามารถปรับระยะของคันเร่งได้ด้วย การออกแบบ Pro-Pedal (ซึ่งกำลังรอกการอนุมัติสิทธิบัตร) ทำให้ปรับตั้งระยะการเหยียบคันเร่งตั้งแต่ "เดินเบา-ความเร็วสูงสุด" เพื่อให้เหมาะกับระยะเวลาของการใช้งานของผู้ขับเรือแต่ละราย ไม่ว่าจะการเดินทางจะยาวนานแค่ไหน Pro-Pedal ก็สามารถควบคุมความเร็วตั้งแต่เดินเบา จนถึงระดับความเร็วสูงสุดได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของเครื่องยนต์ด้วย เหล่านี้เป็นการเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ขับเรือ ทั้งยังคงสมรรถนะสูงสุดของเรือและเครื่องยนต์ไว้ได้อย่างดีเยี่ยม

Pro-Pedal ออกแบบและประกอบขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา และจะเริ่มมีจำหน่ายตั้งแต่เดือนธันวาคม 2561 เป็นต้นไป



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



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 Report 2



## SUZUKI MARINE & MARINE RESCUE NSW

ความร่วมมือในการกู้ภัย  
ที่ยั่งยืน

Suzuki Marine และหน่วยกู้ภัยทางน้ำแห่ง New South Wales (Marine Rescue New South Wales, MRNSW) ได้ร่วมลงนามในบันทึกสัญญาความร่วมมือเป็นระยะเวลา 4 ปี ในเดือนพฤศจิกายน 2561 ที่ผ่านมา เพื่อแสดงถึงจุดยืนและความมุ่งมั่นของหน่วยงานทั้งสองในการรักษาความปลอดภัยให้กับน่านน้ำของ New South Wales

สัญญาความร่วมมือฉบับดังกล่าวมีผลถึงปี 2565 ซึ่งจะทำให้ Suzuki Marine เป็นตัวเลือกของเครื่องยนต์เกะท้ายสำหรับกองเรือของ MRNSW ทั้งหมด และหน่วยงานทั้งสองยังจะขยายความร่วมมือกันในการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อสังคม โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางน้ำให้กับชุมชน



John Haines ผู้แทนของ Suzuki Marine ได้ร่วมกับท่านผู้ตรวจการ Stacey Tannos ของ MRNSW ในพิธีลงนามในสัญญาความร่วมมืออย่างเป็นทางการ ณ สำนักงานใหญ่ประจำรัฐของ MRNSW ที่ Hungry Point, Cronulla, New South Wales

“เรามีความยินดีเป็นอย่างยิ่ง และขอประกาศว่าเราได้ขยายความร่วมมือกับหน่วยกู้ภัยทางน้ำ NSW ไปอีก 4 ปี และเราก็จะยังคงเดินทางต่อไปอีกยาวไกลเพื่อทำให้การเล่นเรือปลอดภัยสำหรับชาวออสเตรเลียทุกคน” John Haines กล่าว และ John ยังได้กล่าวต่ออีกว่า “หน่วยกู้ภัยทางน้ำ New South Wales ให้บริการและความช่วยเหลือด้านการกู้ภัยทางน้ำที่ยอดเยี่ยม และ Suzuki Marine มีความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของความสำเร็จต่อเรื่องนี้”

ผู้ตรวจการ Tannos กล่าวว่าหน่วยกู้ภัยทางน้ำ NSW ก็มีความยินดีที่ได้ขยายความร่วมมือทั้งในเชิงพาณิชย์และเชิงกลยุทธ์กับหน่วยงานที่ได้รับความไว้วางใจจากองค์กรของเรา

“Suzuki Marine เป็นตัวเลือกของเครื่องยนต์เกะท้ายสำหรับหน่วยกู้ภัย NSW ของเรา” เขากล่าว

“อาสาสมัครที่ทำงานช่วยชีวิตของเราต้องการเครื่องยนต์ที่วางใจได้ ประหยัดน้ำมัน ออกแบบและผลิตขึ้นเพื่อสิ่งแวดล้อมที่หลากหลายและทำหายในทะเล”

“Suzuki Marine มีชื่อเสียงและได้รับการยกย่องว่าเป็นหนึ่งในทั้งด้านผลิตภัณฑ์และบริการ สัญญาความร่วมมือใหม่ฉบับนี้ทำให้เรามั่นใจว่ากองเรือของเราจะถูกขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่มีมาตรฐานสูงสุด ในราคาที่เหมาะสม และบริการที่วางใจได้”

ความร่วมมือระหว่าง Suzuki Marine และ MRNSW เริ่มต้นขึ้นในปี 2555 และมีการต่อสัญญากันอีกครั้งในปี 2558 เป็นเวลาอีก 3 ปี

ในเดือนธันวาคม 2561 ได้มีการส่งมอบเรือใหม่ภายใต้สัญญาฉบับใหม่นี้ ซึ่งรวมถึงเรือกู้ภัย Naiad ที่เกาะเครื่องยนต์คู่ของ Suzuki รุ่น DF150AP จำนวน 2 ลำ และเรือสองห้อง Sailfish ที่มีเครื่องยนต์คู่ของ Suzuki รุ่น DF200AP ด้วย

Suzuki เป็นที่รู้จักกันในด้านความวางใจได้ คุณภาพ และราคาที่สมเหตุสมผล และ MRNSW ก็มีประสบการณ์ที่ได้รับการพิสูจน์แล้วจากความร่วมมือที่ยาวนาน

ผู้ตรวจการ Stacey Tannos ของ MRNSW (ซ้าย) และ John Haines เจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของ Suzuki Marine (ขวา) ณ สำนักงานใหญ่ประจำรัฐของ MRNSW ที่ Hungry Point, Cronulla, New South Wales เพื่อประกาศถึงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทั้งสอง เป็นระยะเวลาอีก 4 ปี



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

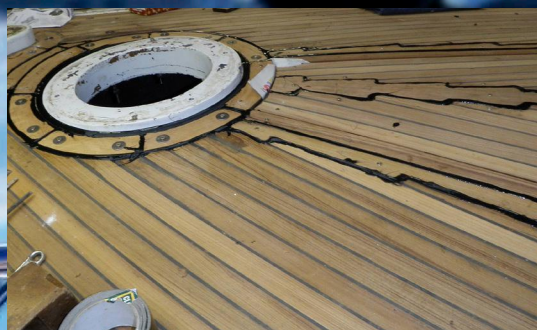


## ทำไมต้องเป็นไม้สัก



เรือลำสวยของหลายๆ ท่านใช้ไม้สักทำพื้น และทำเฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไม้สอย ไม้สักนั้นนอกจากจะมีลายที่สวยงามแล้ว ยังคงทนอีกด้วย ไม้สักมีถิ่นกำเนิดอยู่ในตอนใต้ของประเทศอินเดีย พม่า ไทย อินโดนีเซีย และหมู่เกาะอินเดียตะวันออก มนุษย์เรารู้จักคุณประโยชน์ และคุณวิเศษของไม้สักมาตั้งแต่สมัยพุทธกาล ปี พ.ศ. 2411 มีการส่งไม้สักแปรรูปจากภาคกลางของประเทศพม่าออกไปขายที่ยุโรป

ไม้สักเป็นต้นไม้ผัดใบมีชื่อในภาษาอังกฤษว่า Teak และมีชื่อทางวิทยาศาสตร์ว่า Tectona Grandis อยู่ในวงศ์ Verbenaceae เป็นต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นเป็นหมู่ไม้สักล้วนๆ การที่ไม้สักจะมีลวดลายสวยงามนั้น ต้องเป็นไม้สักที่ขึ้นตามพื้นที่ที่เป็นภูเขา หรือในพื้นที่ราบดินปนทรายที่น้ำไม่ขัง ปริมาณน้ำฝน ระหว่าง 1,200 - 2,000 มม. ต่อปี ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางไม่เกิน 700 เมตร และมีฤดูแล้งแยกจากฤดูฝนชัดเจน จึงจะทำให้ไม้สักมีลวดลายสวยงาม ลักษณะเนื้อไม้เป็นสีเหลืองทองถึงน้ำตาลแก่ มีลายเป็นเส้นสีน้ำตาลแก่แทรกเสี้ยนตรงเนื้อหยาบ แข็งปานกลาง



ไม้สักหากพิจารณาจากสีของเนื้อไม้ การตกแต่ง ความแข็ง ความเหนียวของเนื้อไม้แล้ว จะแบ่งออกเป็น 5 ชนิด คือ

- ไม้สักทอง เนื้อไม้เป็นสีน้ำตาลทอง เสี้ยนตรง ตกแต่งง่าย
- ไม้สักหิน เนื้อไม้มีสีน้ำตาลหรือสีจาง ตกแต่งง่าย
- ไม้สักหยวก เนื้อไม้เป็นสีน้ำตาลอ่อนหรือสีจาง ตกแต่งง่าย
- ไม้สักไข่ เนื้อไม้มีสีน้ำตาลเข้มปนเหลือง มีไขปนยากแก่การตกแต่งและทาสี
- ไม้สักซี่ควาย เนื้อไม้มีสีเขียวปนน้ำตาล น้ำตาลดำไม่เป็นระเบียบ

สาเหตุที่ไม้สักทนทาน ปลูกและมอดที่ไม่ทำอันตรายเพราะในเนื้อไม้สักมีสารเคมีพิเศษอยู่ชนิดหนึ่ง ชื่อ O-cresyl methyl ether สารเคมี ชนิดนี้มีคุณสมบัติคงทนต่อปลวก แมลง และเห็ดราได้อย่างดีเยี่ยม ไม้สักเป็นไม้เนื้อแข็ง มีความแข็งแรงสูงกว่า 1,000 กก./ตร.ซม. และมีความทนทานตามธรรมชาติ หากนำส่วนที่เป็นแก่นของไม้สักไปปักดิน จะมีความทนทานตามธรรมชาติ 10 - 18 ปี นอกจากนี้ในไม้สักทองยังพบว่ามีทองคำปนอยู่ 0.5 ppm. อัตราส่วนไม้สักทอง 26 ตัน มีทองคำหนัก 1 บาท

การผลิตไม้สักสำหรับเรือ ก่อนหน้านี้การทำพื้นเรือไม้สัก จะทำโดยการนำชิ้นไม้แต่ละชิ้นวางต่อกันด้วยมือ โดยคนงานของอู่ต่อเรือ กระบวนการทำจึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เวลาในการทำงานมาก อีกทั้งยังต้องใช้คนงานที่มีทักษะ รวมทั้งยังต้องทำงานบนแดดฟ้าเรือ เป็นเวลานานนับสัปดาห์หรือเป็นเดือนกว่าเรือแต่ละลำจะแล้วเสร็จ ปัจจุบันใช้การผลิตเป็นพื้นสำเร็จรูปตามแบบมาตรฐานของเรือ รวมทั้งการผลิตตามแบบและ

รายละเอียดในกระบวนการติดตั้ง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า ในการหาแหล่งวัตถุดิบไม้สักที่มีคุณภาพสูงที่เหมาะสมแก่การทำพื้นเรือ ความแม่นยำในการผลิต สถานที่ เครื่องมือ เทคโนโลยีการผลิต และการที่ต้องเก็บสต็อกไม้สักคุณภาพสูงเพื่อใช้ในการผลิต

ไม้สักพื้นเรือจะใช้การทำไม้ให้มีปลายเรียวเล็ก เพื่อหลบจุดประาะบาง โดยใช้ไม้ที่มีความหนาเท่ากัน ขวางหัวไม้ทั้งหมดตามที่เคยใช้ในแบบดั้งเดิม และจะต้องเป็นไม้ลายตรงทั้งหมด คุณภาพไม้เกรดหนึ่งจากไม้สักป่าธรรมชาติ ซึ่งต้องมีอายุมากกว่า 60 ปี จำนวนวงปี 15 - 20 ต่อนิ้ว ความถ่วงจำเพาะ 600 - 800 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร จึงจะทำให้มีความทนทานและการบำรุงรักษาน้อย

การทำความสะอาดพื้นเรือไม้สักนั้นเพียงล้างพื้นไม้สักด้วยน้ำทะเล และยาแนวในที่ที่จำเป็นเท่านั้น เป็นการป้องกันไม่ให้ไม้แห้งและไม้หดตัว เกือบจากน้ำทะเล จะช่วยในการดูดซับและคงความชื้น อีกทั้งป้องกันเชื้อรา และการเจริญเติบโตของตะไคร่ โดยไม่ต้องให้การดูแลและรักษาไม้สักมากเกินไปจนจำเป็น ซึ่งกลับเป็นการลดคุณสมบัติที่ดีของไม้สักลงไปด้วย

จากคุณสมบัติที่ดีของไม้สักในด้านความถ่วงจำเพาะที่สูง ไม่บิดงอ ปลูกและมอดไม่ทำอันตราย เป็นไม้เนื้อแข็งตามมาตรฐานของกรมป่าไม้ เนื้อไม้มีลายสวยงามทนทาน เลื่อย ฝ่า ไสกบ ตบแต่งและชักเงาได้ง่าย ไม่ผุกร่อนไปเพราะดินฟ้าอากาศและกาลเวลา อีกทั้งยังมีจำนวนมากพอที่จะตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค มีการปลูกทดแทนอย่างเป็นระบบ อันเป็นการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม จึงยังไม่สามารถหาวัสดุธรรมชาติอื่นใดมาทดแทนในการทำพื้นไม้เรือ และเฟอร์นิเจอร์เรือ ถึงแม้ราคาจะสูงกว่าวัสดุอื่น แต่ก็ยังเป็นเพราะคุณสมบัติที่ดีของไม้สักเอง ก็ยังนับว่าคุ้มค่าแก่การลงทุน

# Navigation



การติดต่อสื่อสารได้ผ่านพ้นยุคของการใช้สัญญาณธง และสัญญาณแสงนับร้อยปีมาแล้ว ได้มีการนำวิทยุสื่อสารโดยใช้เสียงเข้ามาใช้แก้ปัญหา ก่อให้เกิดความรวดเร็วและลดความยุ่งยากลงมาก จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการติดต่อสื่อสารโดยใช้ระบบดิจิทัล ทำการรับ-ส่งข่าวสารอย่างอัตโนมัติ แต่การประสานงานกันด้วยคำพูดก็ยังคงมีความจำเป็นต้องใช้อยู่

การติดต่อสื่อสารของเรือในทะเลไม่ว่าจะเป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเรือต่อเรือด้วยกัน หรือระหว่างเรือกับสถานีฝั่งหรือเครื่องบินก็ตาม จะมีความสับสนทางคำศัพท์และสำเนียงอยู่เสมอ ปัญหาการใช้คำพูดส่วนใหญ่ส่วนหนึ่งยังคงมีอยู่ เพราะชาวเรือทั่วโลกมีภาษาพูดที่แตกต่างกัน จึงมีปัญหายุ่งยากในการใช้ภาษาพูดของแต่ละคน ทำให้การพูดนั้นเกิดความไม่เข้าใจกัน

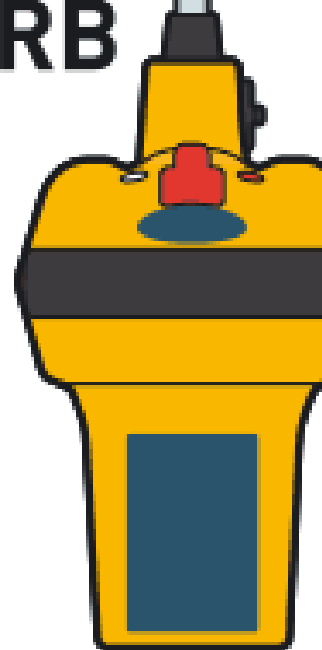
ในการประชุมคณะกรรมการว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee หรือ MSC) ซึ่งเป็นองค์กรด้านเทคนิคสูงสุดของ IMO ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกทุกประเทศ ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการพิจารณาประเด็นต่างๆ ในขอบเขตอำนาจของ IMO เกี่ยวข้องกับเครื่องช่วยเดินเรือ การต่อสร้างเรือ และอุปกรณ์ การประจำการคนประจำเรือที่ปลอดภัย

หรือที่เป็นไปได้ที่สมาชิกรับรองได้พิจารณาเรื่อง “วลีมาตรฐานที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางทะเล” (Standard Marine Communication Phrases-SMCPs) ซึ่งคณะกรรมการว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นผู้จัดเตรียมทำให้ และ SMCPs ได้รับความเห็นชอบหน้าออกเผยแพร่ได้ทราบโดยทั่วกัน

ความมุ่งหวังของ SMCPs นี้ก็เพื่อมุ่งหวังให้ประเทศที่ไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษซึ่งจะมีความสับสนทางคำศัพท์และสำเนียงอยู่เสมอ ได้เกิดผลดีในการติดต่อสื่อสารกัน โดย SMCPs นี้เป็นวิธีการติดต่อสื่อสารภาษาอังกฤษทางวาจา (Verbal communications) อย่างง่าย เพื่อลดความยุ่งยากด้านไวยากรณ์ ในการติดต่อแลกเปลี่ยนข่าวสารกันของทุกชาติในทะเล (Individuals of all maritime nations) เพื่อการเดินเรือเข้า-ออกท่าเรือ และการสื่อสารเพื่อความปลอดภัย พร้อมทั้งเพื่อการศึกษาและฝึกทางทะเล (Maritime education and training) เมื่อมีความสงสัยในความหมายที่ถูกต้องแน่นอน (Translations are in doubt)

เพราะฉะนั้น เมื่อมีความจำเป็นที่ต้องการแสดงว่าต้องการใช้ SMCPs ให้พูดส่งว่า “Please use Standard Marine Communication Phrases”

## EPIRB



กฎเกณฑ์สำหรับการป้องกันเรือโดนกัน การดำเนินการกับสินค้าอันตราย ข้อกำหนดและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล ข้อมูลอุทกศาสตร์ บันทึกการเดินทางและการเดินเรือ การสอบสวนภัยพิบัติ การกู้ภัย และการช่วยชีวิต และประเด็นอื่นๆ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยทางทะเล รวมถึงเป็นกลไกในการทำหน้าที่ใดๆ ซึ่งอนุสัญญา IMO ได้มอบหมายหรือหน้าที่ที่อาจมอบหมายหรือภายใต้ตราสารระหว่างประเทศและ IMO รับรอง รวมถึงความรับผิดชอบสำหรับการพิจารณาและเสนอข้อแนะนำและแนวปฏิบัติในเรื่องความปลอดภัย

(โปรดใช้วลีมาตรฐานที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางทะเล)

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารระหว่างฝั่ง-เรือ หรือ เรือ-ฝั่ง หรือการสื่อสารทั่วไป มีอยู่ด้วยกัน 8 หัวข้อ ซึ่งอยู่ในดุลพินิจของผู้ใช้ว่าจะใช้หัวข้อใดและใช้วลีใดจึงจะเหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งขึ้นอยู่กับกระแสนิยมสถานการณ์ของผู้ใช้ เพื่อให้ข่าวสารนั้นต้องกระจำจรัส ไม่ว่าจะข่าวสารจะเป็นในรูปของข้อมูล คำแนะนำ คำเตือน คำสั่ง หรือรูปใดๆ ก็ตามวัตถุประสงค์ของการใช้อยู่ 8 ประการ คือ

406 MHz

121.5 MHz

## การใช้สัญญาณ สำหรับใช้ในการติดต่อสื่อสาร ทางทะเล

Instruction (คำสั่ง) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นความตั้งใจของผู้ส่งข่าวที่ขอร้องให้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ หมายความว่าผู้ส่งต้องเป็นผู้มีอำนาจเต็มที่จะส่งข่าวนี โดยผู้รับจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ นอกจากนี้ว่าจะมีข้อขัดแย้งซึ่งเกี่ยวกับเหตุผลแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะต้องรายงานแจ้งให้ผู้ส่งข่าวได้รับทราบด้วย

ตัวอย่าง : “INSTRUCTION. (You must) alter course.”

Advise (คำแนะนำ) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นความตั้งใจของผู้ส่งข่าวที่ขอร้องให้ผู้อื่นปฏิบัติตามคำแนะนำ ซึ่งการตัดสินใจว่าจะกระทำตามคำแนะนำหรือไม่ขึ้นอยู่กับผู้รับข่าวสาร ไม่จำเป็นจะต้องทำตามคำแนะนำเสมอไป แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยไว้ให้มาก

ตัวอย่าง : “ADVISE, (Advice You) stand by on VHF channel one six”

Warning (คำเตือน) จะแสดงถึงความตั้งใจของผู้ส่งข่าวในการแจ้งให้ผู้อื่นทราบเกี่ยวกับอันตราย ความหมายว่าผู้รับข่าวสารที่ได้รับการเตือน ควรต้องทำการปฏิบัติต่อคำเตือน แต่การให้ความสำคัญต่อคำเตือนนั้นก็ขึ้นอยู่กับผู้รับข่าวสาร

ตัวอย่าง : “WARNING, Obstruction in fairway.”

Information (ข่าวสาร) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นข้อจำกัดของเท็จจริง หรืออยู่ในสถานการณ์ที่จะต้องปฏิบัติตาม ผู้ส่งข่าวควรเลือกใช้กับการเดินเรือและข่าวจราจร เป็นต้น เพื่อจะให้ผลของข่าวสารมีต่อผู้รับข่าว

ตัวอย่าง : “INFORMATION, Tanker stop in area H due to poor visibility.”

Question (คำถาม) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นลักษณะของการสอบถามผู้ส่งข่าว แจ้งแก่ปัญหาต่อการสอบถามที่มีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการถามที่นำหน้าด้วย What, Where, Why, Who และ How โดยผู้รับคาดหวังว่าจะได้รับคำตอบ

ตัวอย่าง : “QUESTION, (What is) your draft?”

Answer (คำตอบ) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นการตอบคำถามที่ถามมาแล้วควรเอาใจใส่กับคำตอบ ไม่ควรจำกัดคำถามอื่นๆ

ตัวอย่าง : “ANSWER, My maximum draft seven meters.”

Request (คำร้องขอ) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นการถามเพื่อจะปฏิบัติจากผู้อื่นด้วยความเอาใจใส่ของเรือ ผู้ส่งสารใช้สัญญาณนี้เพื่อแจ้งว่าต้องการให้จัดหาหรือเตรียมการ เช่น ความต้องการของเรือ เรือลากจูง การขออนุญาตต่างๆ แต่การร้องขอนี้ต้องไม่เกี่ยวพันกับการเดินเรือหรือการเปลี่ยนแปลงแก้ไข COLREGS

ตัวอย่าง : “REQUEST, (Please) supply bunkers”

Intention (คำชี้แจง) แสดงว่าข่าวสารที่ส่งตามมานี้ เป็นการแจ้งให้ผู้อื่นทราบเกี่ยวกับการเดินเรือที่ต้องกระทำโดยเร็ว ผู้ส่งสารจะใช้เหตุผลที่จำกัด เพื่อให้กระทำตามการแจ้งเกี่ยวกับการเดินเรือ โดยเรือที่ส่งข่าว

ตัวอย่าง : “INTENTION, I will reduce speed”

## Special Report

“ยุทธศาสตร์” คือ ศาสตร์และศิลป์ในการใช้ทรัพยากรเพื่อให้บรรลุความมุ่งหมายหรือวิสัยทัศน์ขององค์กร การกำหนด ยุทธศาสตร์สำหรับองค์กรหนึ่งๆ มีรูปแบบและขั้นตอนที่ค่อนข้างสลับซับซ้อน เริ่มจากการตรวจสอบสถานะแวดล้อมหรือความเป็นไปต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อองค์กรของเราทั้งด้านบวกและด้านลบ ตั้งแต่ระดับโลก ภูมิภาค ภายในประเทศ จนถึงภายในองค์กรของเราเอง ทั้งนี้เพื่อนำมากำหนดกรอบความคิดและแผนงานต่างๆ ในการบริหารจัดการองค์กร

“ทรัพยากร” กินความหมายกว้างมาก ที่รู้สึกคุ้นเคยกันโดยทั่วไป ได้แก่ คน เงิน วัสดุ เวลา และเทคโนโลยี เป็นต้น นอกจากนี้ ทูทางสังคม (Social Capitals) เช่น ภูมิปัญญาท้องถิ่น วัฒนธรรมประเพณี ความรู้รักสามัคคี และความภักดีต่อองค์กร ก็นับเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าสูงเช่นกัน ส่วนที่มีคุณค่าสูงสุดทุกองค์กรคือ “คน” ซึ่งเป็นทรัพยากรที่บริหารยากที่สุดด้วย เพราะคนมีชีวิตจิตใจที่อาจผันแปรได้ตลอดเวลา ตามอารมณ์ที่มากระทบ ทั้งยังมีกิเลสคอยคลุกเคล้าจิตใจให้เศร้าหมองอีกด้วย อาจพาให้เห็นผิดเป็นชอบ และกระทำการที่ไม่ถูกไม่ควรเมื่อใดก็ได้ ผู้บริหารทุกระดับจึงจำเป็นต้องมีความละเอียดรอบคอบในการบริหารทรัพยากรบุคคลในความปกครองบังคับบัญชาของตน

## ยุทธศาสตร์ การบริหารองค์กร

หลักในการบริหารองค์กรมีหลายทฤษฎี เช่น การบริหารโดยยึดกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด (MBR : Management By Regulations) และการบริหารโดยยึดวัตถุประสงค์ (MBO : Management By Objective) การพิจารณาเลือกใช้วิธีที่ดีที่สุดไม่มีสูตรสำเร็จ ขึ้นอยู่กับลักษณะและภารกิจของแต่ละองค์กรเป็นสำคัญ โดยทั่วไปมักใช้ในการผสมผสานหลักการต่างๆ ตามความเหมาะสม กฎเกณฑ์สำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จขององค์กร คือ การมีกรอบความคิดและแผนงานที่ดี เข้าใจง่ายสำหรับทุกฝ่าย สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างไม่ยุ่งยากซับซ้อนจนเกินไปนัก หรือการมียุทธศาสตร์ในการบริหารองค์กรที่ตนเอง

โครงสร้างองค์กรนับเป็นตัวแปรที่สำคัญยิ่งเช่นกัน ควรมีขอบเขตความพอเหมาะพอดี มีขนาดสมดุลกับภารกิจ แต่ละส่วนมีความรับผิดชอบชัดเจน ทั้งอำนาจ และหน้าที่ รวมทั้งการมีรูปแบบที่เอื้อต่อการประสานงานภายในด้วย องค์กรใดมีโครงสร้างที่เหมาะสมกับภารกิจ การบริหารโดยรวมย่อมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูง

หลักในการจัดและบริหารองค์กรที่ยึดถือกันมาแต่โบราณกาลแต่ยังใช้ได้ผลอยู่ในปัจจุบัน คือ POSDCORB Model ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

P = Planning คือ การวางแผนงานขององค์กรในภาพรวม

C = Organizing คือ การจัดแบ่งภารกิจออกเป็นส่วนย่อยๆ

S = Staffing คือ การกำหนดผู้รับผิดชอบงานแต่ละส่วนอย่างเหมาะสม

D = Directing คือ การควบคุมสั่งการและกำกับดูแลโดยผู้มีอำนาจหน้าที่

CO = Coordinating คือ การประสานงานที่ดีระหว่างฝ่ายต่างๆ

R = Reporting คือ การรายงานตามรูปแบบและจังหวะที่เหมาะสม

B = Budgeting คือ งบประมาณที่ใช้ในการบริหารองค์กร

อีกหลักการหนึ่งซึ่งยังใช้ได้ผลและเป็นที่ยอมรับอยู่เช่นกัน

มีองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ คือ

1. Unity of Command (เอกภาพในการบังคับบัญชา)

แต่ละคนในองค์กรควรมีผู้บังคับบัญชาโดยตรง (Direct Boss) ที่อยู่ในระดับถัดจากตนเพียงคนเดียว เพื่อป้องกันความสับสนในการสั่งการและการรายงานตามสายการบังคับบัญชา

2. Span of Control (ขอบข่ายในการควบคุม)

ควรมีความพอเหมาะพอดี ไม่แคบหรือกว้างจนเกินไป คือแต่ละระดับขององค์กรควรมีจำนวนหน่วยรองที่เหมาะสม น้อยไปก็ไม่คุ้มค่า มากเกินไปก็ยากแก่การควบคุมอย่างทั่วถึง ในอดีตใช้เกณฑ์ 4 - 7 แต่ทุกวันนี้มีระบบ IT และนวัตกรรมต่างๆ เข้ามาช่วยทำงานแทนคนมากขึ้น ขนาดของ Span of control ก็อาจขยายกว้างขึ้นได้

3. Delegation of Authority (การกระจายอำนาจ)

นับเป็นหลักการสำคัญในการบริหารองค์กรโดยเฉพาะที่มีขนาดใหญ่ การมอบหมายอำนาจให้ผู้บริหารระดับรองๆ ลงไปตัดสินใจเองได้ในบางเรื่องตามความเหมาะสม ย่อมช่วยลดภาระผู้บริหารระดับสูงช่วยให้มีเวลามากขึ้นในการพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญกว่า

4. Homogeneous Assignment (การมอบหมายงานอย่างกลมกลืน) แต่ละฝ่ายแต่ละคนในองค์กรไม่ควรต้องรับผิดชอบงานที่มีความหลากหลายเกินไป ควรเป็นกลุ่มงานที่มีความคล้ายคลึงหรือเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกัน



## หลักสูตร การทบทวนความรู้พนักงานวิทยุ คมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ (R-GOC)

- มาตรฐานของหลักสูตร : เป็นไปตาม IMO Model Course 1.25 รับรองหลักสูตรโดย สำนักงาน กสทช.
- ระยะเวลาฝึกอบรม : 6 วัน (47 ชั่วโมง)
- จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม : ไม่เกิน 24 คน
- ค่าธรรมเนียม : 6,500 บาท
- สถานที่ฝึกอบรม : โรงเรียนสยามการเดินเรือ
- อาหารกลางวันและ อาหารว่าง : มี
- คุณสมบัติ : ถือประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี
- ประกาศนียบัตร : 1.การทบทวนความรู้พนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ (R-GOC) (ออกโดย โรงเรียนสยามการเดินเรือ) มีอายุ 5 ปี  
2.การทบทวนความรู้พนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ (R-GOC) (ออกโดย กสทช.โดยโรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการให้ผู้ฝึกอบรม \*\*มีค่าธรรมเนียม\*\*)

- ภาพรวมของหลักสูตร
- เพื่อทบทวนความรู้ความเข้าใจ และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำเรือ ครอบคลุมทุกพื้นที่ทะเลและความชำนาญ ภายใต้การรับรองตามกติกานิติของกฎระเบียบ สามารถ ปฏิบัติในหัวข้อต่างๆ ที่ระบุไว้ใน STCW 2010 Chapter IV, Section A-IV/2 และประกาศคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์การอบรมและสอบเพื่อรับประกาศนียบัตรและใบอนุญาต พนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ

- ผู้ที่จะเข้ารับการฝึกอบรม
- นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ

### โครงสร้างหลักสูตร

#### ทบทวนภาคปฏิบัติ

- กฎหมาย กฎ และข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับระบบ GMDSS
- ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับคลื่นวิทยุ และระบบ GMDSS
- ทฤษฎีเครื่อง อุปกรณ์ และระบบย่อยต่าง ๆ ของระบบ GMDSS A1-A4
- การติดต่อสื่อสารทางวิทยุสื่อสารทางทะเล
- ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารระบบ GMDSS

#### ทบทวนความรู้ภาคปฏิบัติ ให้สาริต และฝึกปฏิบัติใช้เครื่อง และอุปกรณ์ของระบบ GMDSS A1-A4

- เครื่อง และอุปกรณ์หลัก
- อุปกรณ์ย่อย
- การบำรุงรักษา และการแก้ไขระบบเบื้องต้น

#### ภาคการสอบ

- ผู้มีสิทธิเข้าสอบจะต้องเป็นผู้ที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติตามหลักสูตรที่กำหนดในช่วงเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของช่วงเวลารอบรมทั้งหมด

### กำหนดการฝึกอบรม

- ดูตารางฝึกอบรมประจำปี
- ตามความต้องการ (กรณีพิเศษ)

**\*\* รอบที่ 3 ปี 2562 วันที่ 19 มีนาคม 2562 - วันที่ 25 มีนาคม 2562 \*\***  
**\*\* รอบที่ 4 ปี 2562 วันที่ 5 เมษายน 2562 - วันที่ 12 เมษายน 2562 \*\***

[www.siammaritimeschool.ac.th](http://www.siammaritimeschool.ac.th)

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

[www.facebook.com/siammaritimeschool](http://www.facebook.com/siammaritimeschool)





## หลักสูตร พนักงานวิทยุ GMDSS : ROC

- มาตรฐานของหลักสูตร : เป็นไปตาม IMO Model Course 1.26 รับรองหลักสูตรโดยกรมเจ้าท่า และสำนักงาน กสทช.
- ระยะเวลาฝึกอบรม : 7 วัน
- จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม : ไม่เกิน 24 คน
- ค่าธรรมเนียม : 7,500 บาท
- สถานที่ฝึกอบรม : โรงเรียนสยามการเดินเรือ / สถานที่อื่นเหมาะสม
- อาหารกลางวันและ อาหารว่าง : มี
- คุณสมบัติ : ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี มีความรู้พื้นฐานด้านไฟฟ้า และวิทยุสื่อสาร ภาษาอังกฤษ การใช้คอมพิวเตอร์ และศัพท์ทางเรือไม่อยู่ในระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภทจำกัดเขตเดินเรือทะเล เว้นแต่จะผ่านการถูกเพิกถอนประกาศนียบัตรมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี
- ประกาศนียบัตร : Restricted Operator's Certificate for the GMDSS (ออกโดย โรงเรียนสยามการเดินเรือ) มีอายุ 5 ปี
- ภาพรวมของหลักสูตร : เพื่อให้ผู้อบรมมีความรู้ความเข้าใจ และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำเรือ และความชำนาญ ภายใต้การรับรองตามบทบัญญัติของกฎระเบียบ สามารถปฏิบัติในหัวข้อต่างๆ ที่ระบุไว้ใน STCW 2010 Chapter IV, Section A-IV/2 และประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่องหลักสูตรการอบรมและสอบเพื่อรับประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภทจำกัดเขตเดินเรือทะเล

### ภาคทฤษฎี

- กฎหมาย กฏ และข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับระบบ GMDSS
- ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับคลื่นวิทยุ และระบบ GMDSS
- ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารระบบ GMDSS
- ทฤษฎีเครื่อง อุปกรณ์ และระบบย่อยต่าง ๆ ของระบบ GMDSS
- ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารระบบ GMDSS

### โครงสร้างหลักสูตร

#### ภาคปฏิบัติ ให้สาธิต และฝึกปฏิบัติใช้เครื่อง และอุปกรณ์ของระบบ GMDSS

- เครื่อง อุปกรณ์และระบบย่อยต่างๆ ของระบบGMDSS
- การบำรุงรักษา และการแก้ไขระบบเบื้องต้น

#### ภาคการสอบ

- ผู้มีสิทธิเข้าสอบจะต้องเป็นผู้ที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติตามหลักสูตรที่กำหนดในระยะเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของช่วงเวลากาอบรมทั้งหมด

**\*\* รอบที่ 1 ปี 2562 วันที่ 11 มีนาคม 2562 - วันที่ 19 มีนาคม 2562 \*\***

[www.siammaritimeschool.ac.th](http://www.siammaritimeschool.ac.th)

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

[www.facebook.com/siammaritimeschool](http://www.facebook.com/siammaritimeschool)



# Moving Rapidly Together

We will ...  
succeed !



มารีนไทยกรุ๊ป

**MARINETHAI GROUP**

[www.marinethaigroup.com](http://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](http://www.marinethaigroup.com)