



THE 43-FOOT KIFARU BABY YACHT IS A TOP SPEED OF ALMOST 45 KNOTS



Boat Report1

**Suzuki Diagnostic
System Mobile (SDSM) App**
Suzuki Marine เปิดตัว
Mobile Application

Special Report

**สิ่งควรรู้เกี่ยวกับ
เรือยางพองลม**
เรือยางพองลมติดเครื่องยนต์ท้ายเรือ
มีความสำคัญอย่างไร?

Safety

**6 เทคนิค
เอาตัวรอดจากภัยเรือล่ม**
เตรียมตัวอย่างไร?
เพื่อให้รอดปลอดภัยจากเหตุการณ์เรือล่ม

เครื่องรับสัญญาณดาวเทียม
ONWA GPS Plotter
หน้าจอ LED ความละเอียดสูง
ใช้งานสะดวกแม้เวลากลางคืน



Your Safety Partner on board

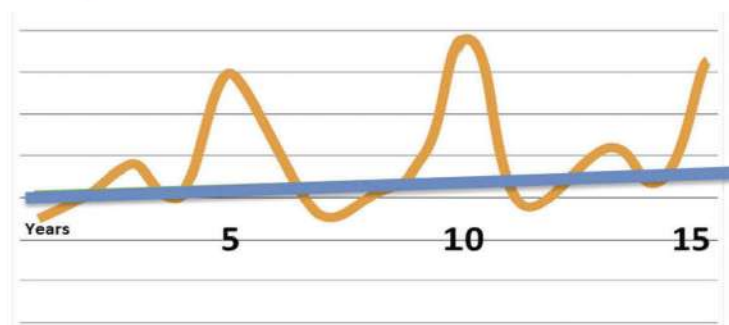
LIFERAFT RENTAL

WHY Choose? Liferaft Rental

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

Simple, No Delay, No Condemned, No Surprise

Liferaft Cost Comparison
(20 person Throw-overboard liferaft)



Traditional liferaft servicing costs

MSC liferaft rental costs



บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด
Marine Servitec Co., Ltd.

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

Contact

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

Fax : +66 (0) 2703-4572

E-mail : info@msc.co.th

Website : www.msc.co.th

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





โรงเรียนสยามการเดินเรือ

สนใจติดต่อ โทร. **02-703-3232**
หรือ 092-251-1217, 099-734-6130



49,000

ระยะเวลาเรียน 2 เดือน ฝึกงานโรงแรม 5 ดาว 3 เดือน

เปิดรับสมัครแล้ววันนี้ อายุ 20-35 ปี

รองรับการทำงานโรงแรม, เรือยอร์ช, เรือสำราญ

พร้อมหลักสูตรภาษาอังกฤษ ฟรี

อาหารกลางวัน ฟรี

มีงานทำกับบริษัทเรือสำราญชั้นนำ

รับรองหลักสูตรสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน

สแกนลงทะเบียน



หลักสูตรการโรงแรมและเรือสำราญ



คุณศุภฤกษ์ ผู้จัดการฝ่าย
ทรัพยากรบุคคล โรงแรมปาน
วิมาน รีสอร์ท แอนด์ สปา
จังหวัด เชียงใหม่ ยินดีต้อนรับ
นักเรียนฝึกงาน
จากโรงเรียนสยามการเดินเรือ



EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดคักดี พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พิชัย เปรมประเสริฐ, คุณเชลล์ สักกาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฉวพล สมสกุล, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดิ์ครับท่านผู้ติดตาม **aBOAT** ที่เคารพ

เรื่องราวในฉบับส่งท้ายฤดูหนาวนี้ ยังเปี่ยมด้วยคุณค่าอย่างหลากหลายเช่นเดิม เพราะทีมงานของเราพิถีพิถันมากในการเลือกสรรสาระที่นำมาถ่ายทอดต่อ เน้นเรื่องใกล้ตัวที่คนส่วนใหญ่มีโอกาสข้องแวะด้วย และสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ประโยชน์ได้โดยตรง ทั้งในการแก้ปัญหาของตนเอง และการช่วยเหลือผู้อื่น อาทิ เทคนิคการเอาตัวรอดจากภัยเรือล่ม ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้การดำเนินกิจกรรมทางน้ำมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านการประกอบอาชีพ หรือการท่องเที่ยวก็ตาม

การพัฒนาองค์กรเพื่อความยั่งยืน เป็นเรื่องที่มีความสำคัญสูงชันทุกที โดยเฉพาะในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ครั้งที่ 4 หรือยุค 4.0 นี้ มีความเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่างๆ เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วมากจำเป็นที่ทุกองค์กรจะต้องติดตามให้ทัน และมีหลักคิดที่เหมาะสมในการนำเอาความแปลกใหม่เหล่านั้นมาใช้ในการบริหารและพัฒนาองค์กรของตน เพื่อให้เกิดความก้าวหน้าอย่างมั่นคง และบรรลุจุดมุ่งหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง

ความรู้เกี่ยวกับเรื่องยางพาลมนับเป็นอีกเรื่องหนึ่งซึ่งมีความสำคัญไม่น้อยเลย เพราะมีความหลากหลายชนิดและรูปแบบในการเลือกใช้ ผู้ที่รู้จักจริงย่อมได้รับประโยชน์อย่างคุ้มค่าจากการเลือกของที่เหมาะสมกับงานของตน

ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) คือหน่วยงานที่ได้รับการขยายโครงสร้างและอำนาจหน้าที่จาก ศรชล. เดิม ซึ่งเป็นเพียง “ศูนย์ประสานงานการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล มีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้อำนวยการ ในโครงสร้าง ศรชล. ใหม่มีเปรียบเสมือนกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน (กอ.รมน.) ทางทะเล มีนายกรัฐมนตรีเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด นับเป็นเรื่องที่น่ารู้มาก โดยเฉพาะผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางทะเล

aBOAT มีคำแนะนำที่ดีในทุกเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้ รวมทั้งเรื่องที่เราควรค่าแก่การติดตามอื่นๆ ด้วยครับ

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 : info@aboatmagazine.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : aboatmagazine IG : aboatmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี
บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ที่ปรึกษาของบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาพงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์
บรรณาธิการฝ่ายศิลป ยุทธจักร อนุศรี กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนภัทรคน กุ๊กกัฟอง, NARAPICHAT PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM, TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่วงชล ศิลปกรรม ART **aBOAT** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย ปรีพจน์ ปุณณาค
แผนก/พิมพ์ **aBOAT** MAGAZINE จัดจำหน่าย **aBOAT** MAGAZINE

PROMOTION

ONWA[®] GPS Plotter

- หน้าจอ LCD ความละเอียดสูง
- มีช่องใส่ SD การ์ดสำหรับ C-Map
- ตารางน้ำขึ้นน้ำลง
- มีโหมดหน้าจอ เช่น
 - หน้าจอ GPS
 - หน้าจอข้อมูลการเดินเรือ
 - ข้อมูลดาวเทียม
 - หน้าจอเข็มทิศ
- การเลือกปรับแผนที่ให้เหมาะสม
- เตือนเมื่อเข้าใกล้จุดหมาย
- แสง / สีหน้าจอ
 - กลางวัน - สามารถใช้งานได้ในพื้นที่ที่มีแสงจ้า
 - กลางคืน - สามารถใช้งานได้ในสภาพแวดล้อมที่มืดสนิท



KP-8299 (8" LCD) ~~37,800.-~~ **30,000**

KP-1299 (12.1" LCD) ~~42,800.-~~ **35,000**

สินค้ามีจำนวนจำกัด

วันถึง 29 กุมภาพันธ์ 2563 นี้เท่านั้น



บริษัท เอ.แอนด์ มาร์ีน(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





มารีนไทย กรุ๊ป ร่วมพิธีแสดงเจตจำนงในการลงนาม ในสัญญาจ้างบริหารจัดการท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ระยะเวลาดำเนินการ 10 ปี

วันจันทร์ ที่ 13 มกราคม 2563 บริษัท มารีนไทย กรุ๊ป จำกัด ร่วมพิธีแสดงเจตจำนงในการลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะเวลาดำเนินการ 10 ปี (ตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 16 มกราคม 2573) มูลค่า 910,000,000 บาท โดย นางสาวสมจิณณ์ พิลึก ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ นายไชยกร วัฒนประกายรัตน์ กรรมการบริษัท มารีนไทย กรุ๊ป จำกัด ในการนี้ นายวิฑูรย์ อยู่ทิพย์ รองผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พลเรือเอก วีระยุทธ อุดตะโมท ประธานบริษัท มารีนไทย กรุ๊ป จำกัด นายวิชัย วัฒนประกายรัตน์ ประธานผู้บริหาร คุณวสวัตดี กฤษศิริธรรมาภัย นายกสมาคมผู้ตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยอาคารและผู้บริหารจากทั้ง 2 องค์การ ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนาม ณ ห้องประชุม 205 สำนักงานใหญ่ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ถนนนิคมมักกะสัน แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร



ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานการประชุม คณะกรรมการบริหาร ศูนย์อำนวยการรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลครั้งที่ 1

เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2563 ณ หอประชุมกองทัพเรือ พล.ร.อ.ลือชัย รุดดิษฐ์ ผู้บัญชาการทหารเรือ ในฐานะรองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริหารศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ครั้งที่ 1 ประจำปีงบประมาณ 2563 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คณะกรรมการฯ ได้รับทราบสถานการณ์ทางทะเล ความก้าวหน้าในการจัดทำร่างอนุบัญญัติแผนประจำปีราชการประจำปีงบประมาณ 2563 และพิจารณาการจัดทำงบประมาณและแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2564 ตลอดจนพิจารณาร่างอนุบัญญัติที่อยู่ในอำนาจพิจารณาของคณะกรรมการบริหารศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ประกอบพิจารณาพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.2562 ตามที่คณะอนุกรรมการจัดทำอนุบัญญัติฯ นำเสนอ เพื่อเป็นการขับเคลื่อนกลไกของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางทะเล ภายใต้พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล 2562 ตลอดจนอำนาจการและประสานงานในการจัดการกับภัยคุกคามและปัญหาความมั่นคงทางทะเล ตามโครงสร้างใหม่ของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

สำหรับในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ศรชล. ได้เตรียมแผนงานหลักในการพัฒนาขีดความสามารถ โดยแผนงานการพัฒนาขีดความสามารถของ ศรชล. ในระยะเริ่มต้น ประกอบด้วย

1. การจัดหาระบบควบคุมบังคับบัญชา และสื่อสาร เพื่อเพิ่มความสามารถในการเฝ้าระวัง ติดตาม ตรวจสอบ และบริหารสถานการณ์ทางทะเล ครอบคลุมพันธกิจการควบคุมบังคับบัญชา การสื่อสาร การแบ่งปันข้อมูลข่าวสารระหว่าง ศรชล. และหน่วยในชายฝั่ง
2. การสร้างอาคารกองบัญชาการ ศรชล. ในพื้นที่กองบัญชาการกองทัพเรือ เพื่อความเป็นเอกภาพในการควบคุมบังคับบัญชา และการติดตามสถานการณ์ทางทะเล ซึ่งปัจจุบัน ได้ออกแบบเสร็จแล้ว อยู่ในขั้นเตรียมการจัดซื้อ/จัดจ้างโดยคาดว่าจะได้รับงบประมาณสนับสนุนในวงเงิน 900 ล้านบาท
3. การจัดหาระบบหรือบริการข้อมูลสำหรับการติดตามเรือในทะเล สนับสนุนการสังเคราะห์ประเด็นปัญหา และการแสวงหาข้อถกเถียงในการบริหารสถานการณ์ทางทะเล

ซึ่ง ศรชล. ดำเนินงานเพื่อไปสู่เป้าหมายวิสัยทัศน์ คือ “Maritime Security Excellence for the Safe, Secure, and Sustainable Sea” โดยเริ่มจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป



EMERGENCY FOOD RATIONS



MSC

"SEVEN SEAS" EMERGENCY FOOD RATIONS

For use in survival craft & rescue boats and for general purposes; travelling, climbing, camping with shelf life more than 5 years.

Complied with ISO 18813:2006 and SOLAS LSA code

Type Approved by Lloyd's register class (LR)

Quality and GMP certified

Microbiological and Chemical Testing of food Parameter

Each box contains 8 bars of 65.6 g Ingredients : Flour, Palm Oil, Sugar, Maltose and Food additive

Nutrition facts:

ELEMENTS		ENERGY
CARBOHYDRATE	60% - 70%	50% - 60%
FAT	18% - 23%	33% - 43%
PROTEIN	6% - 10%	5% - 8%
MOISTURE	Maximum 3% - 7%	
SALT	<0.2%	
TOTAL CALORIES	At least 10000KJ	

Manufactured by: Marine Survitec Co., Ltd., THAILAND

MSC



Marine Servitec 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
 Facebook : marineservitec
 Instagram : @marineservitec



Marine Servitec (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
 Facebook : marineservitec
 Instagram : @marineservitec

SUZUKI DIAGNOSTIC SYSTEM MOBILE APP



Suzuki Diagnostic System Mobile (SDSM) App

เมื่อเร็วๆ นี้ Suzuki Marine ได้ทำการเปิดตัว Mobile Application เพื่อเป็นตัวช่วยในการรวบรวมข้อมูลต่างๆ ของเครื่องยนต์ ซึ่งจำเป็นต่อการวิเคราะห์ วินิจฉัยอาการและสภาพของเครื่องยนต์เกาะท้ายของท่าน ทำให้การซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องยนต์เป็นไปได้อย่างง่ายดาย

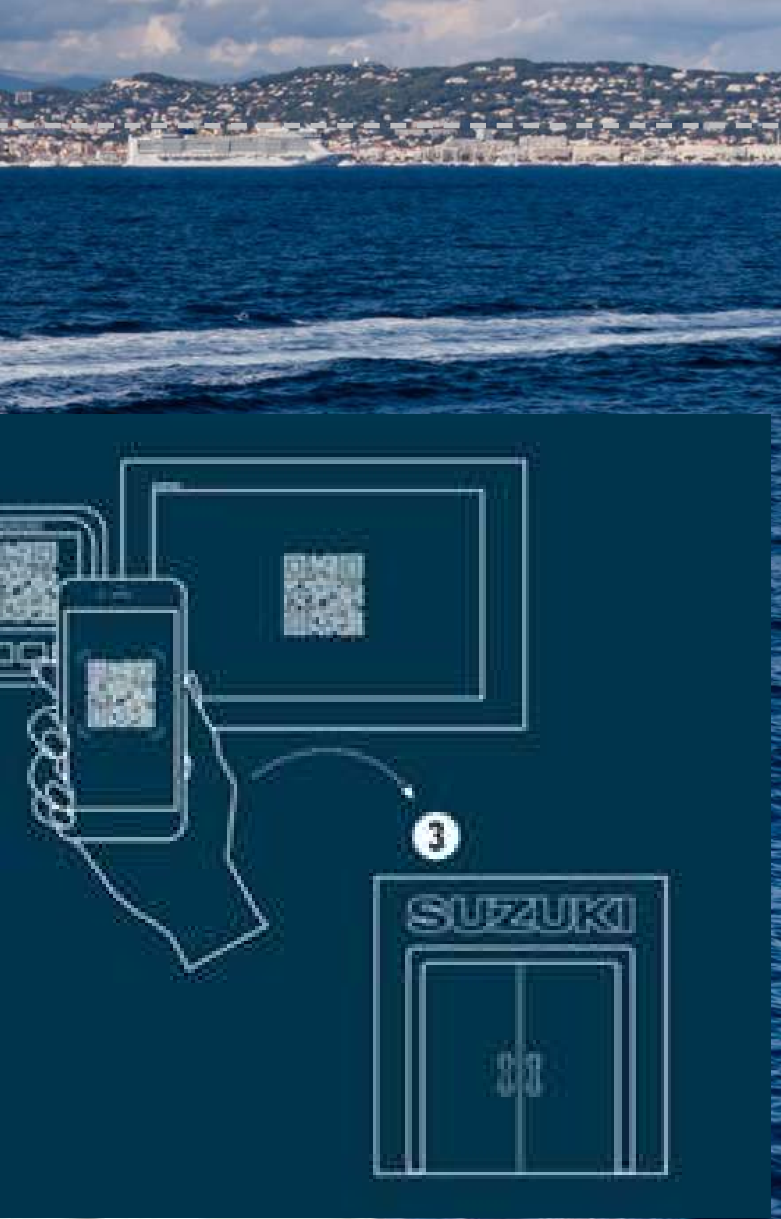
Mobile Application ของ Suzuki นี้ เรียกว่า “Suzuki Diagnostic System Mobile (SDSM) App” ซึ่งสามารถให้ท่านเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ของเครื่องยนต์ของท่านได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และท่านยังสามารถส่งต่อข้อมูลทั้งหลายเหล่านี้ให้กับตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Suzuki ในพื้นที่ของท่านทางอีเมลเพื่อทำการวิเคราะห์และตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น ข้อมูลเหล่านี้ ได้แก่ หมายเลขเครื่องยนต์ (serial number), ระยะเวลาการใช้เครื่องยนต์ (operating hours) และรอบของเครื่องยนต์ (running RPM) การบันทึกข้อมูลเหล่านี้ทำได้ด้วยการดาวน์โหลด (download) และจัดเก็บไว้เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิง และจัดส่งให้ตัวแทนจำหน่าย Suzuki

ในพื้นที่เพื่อวางแผนการบำรุงรักษาตามระยะเวลา หรือการวางแผนซ่อมแซมในกรณีฉุกเฉินเมื่อเครื่องยนต์ขัดข้องอย่างกะทันหัน

App นี้ ทำงานอย่างไร?

ระบบบันทึกข้อมูลของตัวเครื่องยนต์จะแปลงข้อมูลให้เป็นรหัส QR (QR code) ที่แสดงอยู่บนหน้าจอของมาตรวัดดิจิทัล (digital gauge) หรือ จอแสดงผลแบบหลากหลาย (multi-function display)





รหัสนี้จะถูกอ่านโดย SDSM App และข้อมูลก็จะถูกดาวน์โหลด และจัดเก็บ

ข้อมูลที่จัดเก็บไว้จะถูกส่งต่อไปยังตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์โดยตรงจาก SDSM App นี้

SDSM App สามารถใช้งานได้กับเครื่องยนต์รุ่น DF15A ผลิตในปี 2015 เป็นต้นไป โดยต้องใช้ควบคู่กับจอแสดงผลแบบหลากหลาย (multi-function gauge) และมี software version 1.180 และสูงกว่า

SDSM App ถูกพัฒนาขึ้นโดย Suzuki Motor Corporation (Japan) ใช้ได้กับทั้งระบบปฏิบัติการ iOS และ Android (ไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ) โดยค้นหาได้จาก App Store หรือ Google Play

ศึกษารายเพิ่มเติมได้ที่ SDSM app page หรือ <https://www.suzukimarine.com.au/news-and-events/article/suzukis-new-mobile-diagnostic-app-is-here>

Note this app was developed by Suzuki Motor Corporation (Japan). For any technical assistance, please get in touch with your nearest dealer.

Need to book in for your outboard's periodic service? You can submit a service request with your nearest dealer via our online service booking form here.

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

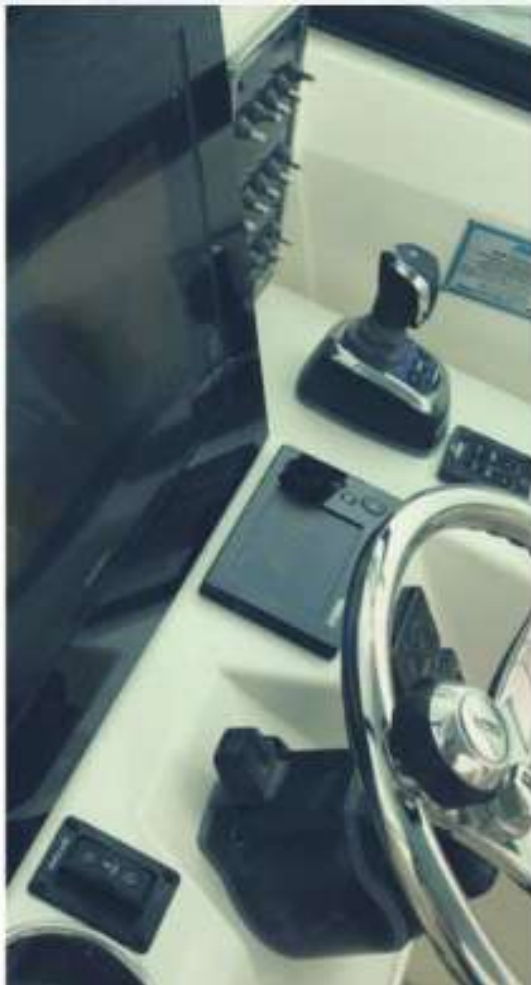
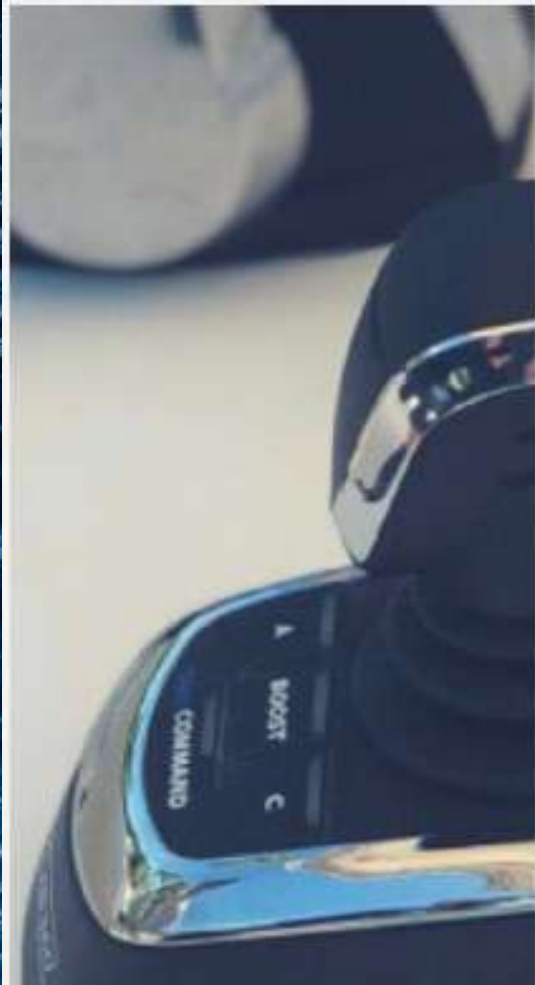
Fax : +66-(0)38-23-8133

Email : info@hull.co.th

www.hull.co.th

HULL
HULL CO.,LTD.

Boat Report 2



มารู้จักกับ Optimus EPS

กว่าศตวรรษที่มนุษย์ได้ใช้แรงเพียงอย่างเดียวโดยไม่คำนึงถึงสิ่งอื่นใดในการถือท้ายเรือ ในขณะที่การใช้สายเคเบิล และระบบไฮดรอลิก ช่วยให้การถือท้ายเรือเป็นเรื่องง่ายตาย ตัวขับเคลื่อนกำลังยังคงเป็นปัจจัยหลักที่มีผลกับการควบคุมทั้งงาเรือ สิ่งเหล่านี้กำลังจะถูกปฏิวัติเปลี่ยนแปลงโดย OPTIMUS ELECTRONIC POWER STEERING (EPS) ซึ่งเป็นการควบคุมการบังคับเลี้ยวด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ Seastar solutions สำหรับเรือที่มีการติดตั้งเครื่องยนต์เกะท้ายแบบ 2 เครื่อง, 3 เครื่อง และ 4 เครื่อง

ผลิตภัณฑ์ใหม่ซึ่งถือเป็นนวัตกรรมขั้นนี้ ได้ถูกพัฒนาขึ้นเนื่องจากบรรดาเจ้าของเรือทั้งหลายยังคงถามหาความสะดวกสบายที่เพิ่มขึ้น แรงต้านน้ำที่เบาลง และการตอบสนองที่เหมือนกับการขับซีรี่ย์ในขณะบังคับเรือในน้ำ Optimus EPS ตอบโจทย์เหล่านี้ได้เป็นอย่างดีเมื่อกล่าวถึงความสะดวกสบาย การควบคุม และการบังคับเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือสายพันธุ์ใหม่สมรรถนะสูง, เรือประมงในทะเล, เรือสองห้อง, เรือยางห้องแข็ง และเรือทุ่นต่างๆ

ความละเอียดอ่อนที่ตอบสนอง

รอบการหมุนพวงมาลัย (ฟังก์ชันเรือ) กับน้ำหนักในการหมุนได้ถูกโปรแกรมให้เปลี่ยนแปลงตามรอบเครื่องยนต์ ขณะความเร็วต่ำ Optimus EPS สามารถถูกตั้งค่าให้รอบการหมุนของพวงมาลัยลดลง ตัวอย่างเช่น 4 รอบ และทำให้การถือท้ายง่ายขึ้น ในขณะที่การจราจรคับคั่งหรือในบริเวณคับแคบ การขยับพวงมาลัยเล็กน้อยจะช่วยให้การควบคุมเรือแม่นยำขึ้น และเมื่อขับเรือด้วยความเร็วในน่านน้ำเปิด Optimus EPS จะถูกตั้งค่าให้เพิ่มรอบการหมุนพวงมาลัย เช่น 6 หรือ 7 รอบ และพวงมาลัยจะหนักขึ้นเพื่อเพิ่มความเสถียรในการทรงตัวของเรือ เหล่านี้ Optimus EPS ช่วยผ่อนแรงให้ท่าน ทำให้ท่านรู้สึกผ่อนคลายและสะดวกสบายขึ้น

เทคโนโลยีเบื้องหลังระบบ

สัมผัสอันเหลือเชื่อที่ท่านได้รับเมื่อท่านอยู่หลังพวงมาลัยของเรือที่ติดตั้ง Optimus EPS เป็นผลจากวิศวกรรมและเทคโนโลยีที่เหลือเชื่อหลายรูปแบบ แต่ละชิ้นส่วนได้ถูกออกแบบมาเพื่อเกื้อหนุนส่วนอื่น ทำให้การควบคุมเรือเป็นไปอย่างราบรื่นไร้รอยต่อแทบจะในทุกสภาพการใช้งานขณะอยู่ในน้ำ วิศวกรรมขั้นสูงยังช่วยเพิ่มความไว้วางใจได้ของระบบ อีกทั้งวัสดุคุณภาพสูง กระบวนการผลิตที่ระมัดระวังรอบคอบ และระบบสำรอง เหล่านี้หมายถึงอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น

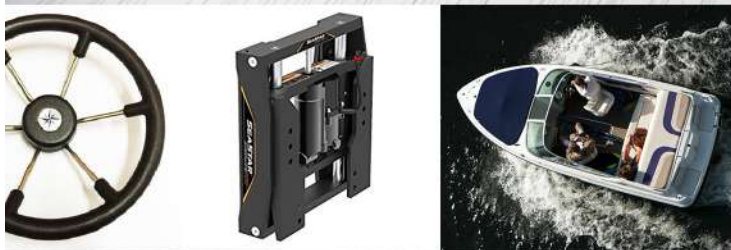
การบังคับเลี้ยวแบบ Ackerman

การโปรแกรมที่ชาญฉลาดช่วยให้ระบบ Optimus EPS สามารถควบคุมองศาในการเลี้ยวของเครื่องยนต์แต่ละเครื่องได้อย่างอิสระ ทั้งเครื่องยนต์ที่อยู่ด้านในและด้านนอก อันเป็นการลดผลกระทบอันเกิดจากเครื่องยนต์ด้านนอก “ผิวน” วงเลี้ยว และเป็นหลักการทำงานของระบบบังคับเลี้ยวแบบ Ackerman ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับเรือสองห้องที่มีเครื่องยนต์ 2 เครื่องติดตั้งอยู่ห่างกันมาก

การเชื่อมต่อกับระบบนำร่องอัตโนมัติ

Optimus EPS ซึ่งบังคับเลี้ยวด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์สามารถเชื่อมต่อเข้าโดยตรงได้กับระบบนำร่องอัตโนมัติรุ่นล่าสุดของ Garmin, Raymarine และ SIMRAD โดยไม่จำเป็นต้องมีอุปกรณ์เสริมอื่นๆ อีกทั้งยังไม่ต้องเสียเวลาในการติดตั้งและขั้นตอนในการไล่ระบบที่ยุ่งยากและใช้เวลานาน

Optimus EPS โดย SeaStar เป็นตัวเลือกที่ดีที่สุดสำหรับเรือพร้อมเครื่องยนต์ 2 เครื่อง, 3 เครื่อง หรือ 4 เครื่อง และมันจะเป็นประสบการณ์แปลกใหม่ในการบังคับเลี้ยวของท่าน แบบที่ไม่เคยรู้สึกมาก่อน



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

Boating

สิ่งควรรู้เกี่ยวกับ เรือยางพองลม

ทุกภารกิจทางน้ำเรือยางพองลมติดเครื่องยนต์ท้ายเรือมีความสำคัญในลำดับต้นๆ ยิ่งในช่วงน้ำท่วมจะเห็นเรือยางออกมาวิ่งเต็มไปหมด นอกเหนือจากการขนย้ายสวะแล้ว สิ่งที่เรือยางเหนือกว่าเรือชนิดอื่นๆ คือ มีแรงพยุ่งตัวในน้ำมากกว่า เพราะมีจุดลงด้านข้างช่วยพยุ่งเรือให้ไหลลื่นผิวน้ำได้ดีกว่าเรือชนิดอื่น

เรือยางพองลมขนาดยาว 3 เมตร มีความสามารถในการออกทะเลเทียบเท่ากับเรือชนิดอื่นที่มีความยาว 5 เมตรเลยทีเดียว ด้วยคุณสมบัติที่เรือยางแบบนี้มีแรงยกพยุ่งตัวสูง ลอยล้าอยู่บนยอดคลื่นได้ดี ในขณะที่เรือไฟเบอร์ซึ่งมีน้ำหนักมาก จะไม่สามารถลอยตัวขึ้นตามคลื่นได้เร็วเท่าเรือยาง เรือยางจึงถูกนำไปใช้เป็นเรือกู้ภัยได้อย่างเหมาะสม ถ้าหากกล่าวถึงประเภทของเรือยางแล้ว ก็ต้องยอมรับว่ามีเรือยางมากมายหลายประเภทที่ผลิตออกมาใช้งานจนเลือกไม่ถูกว่าเรือยาง

ประเภทไหนจะเหมาะกับการใช้งานของผู้ซื้อมากที่สุด และหากคุณกำลังคิดที่จะเลือกซื้อเรือยางสักลำหนึ่ง คุณควรทราบถึงลักษณะต่างๆ ที่เป็นส่วนประกอบสำคัญของเรือยางที่อยากได้เสียก่อน เช่น อยากได้วัสดุเป็นยางพีวีซี หรือยางไฮพาลอน ต้องการเรือท้องอ่อนพับได้ หรือเรือท้องแข็ง ทำด้วยไฟเบอร์ หากเป็นท้องอ่อนอยากได้แผ่นปูพื้นเรือทำด้วยไม้ไฟเบอร์ หรือลูมิเนียม เป็นต้น

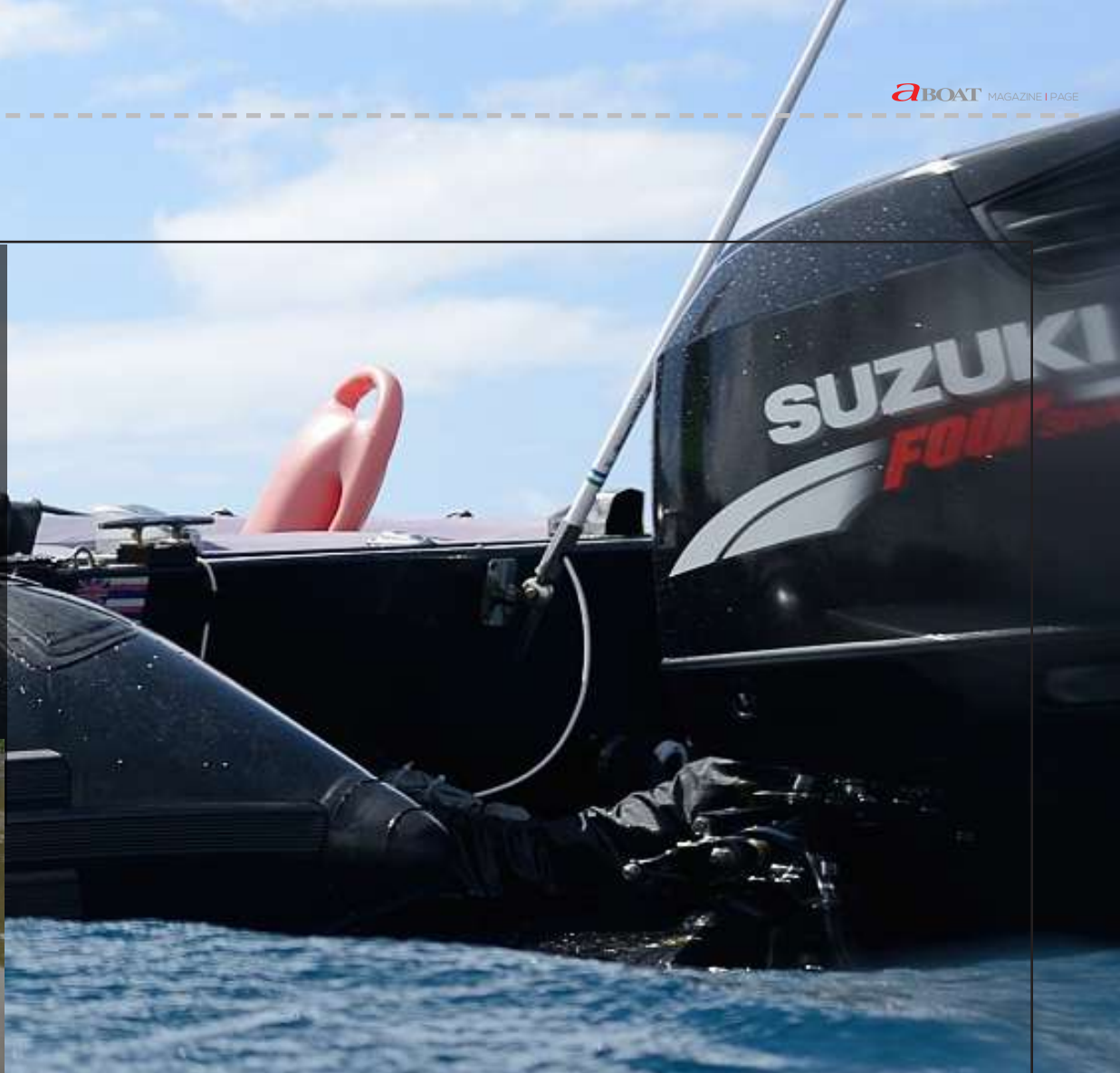
นี่เป็นเพียงคำถามเบื้องต้นเท่านั้น ไม่รวมคำถามทางเทคนิคอื่นๆ เช่น จำนวนคนที่บรรทุก น้ำหนักที่ต้องการบรรทุก ขนาดของเรือ ความหนาของเปลือกเรือ ขนาดของเครื่องติดท้ายเรือหรือเครื่องยนต์เรือ ความเร็วของเรือที่ต้องการ อุปกรณ์ประกอบอื่นๆ เป็นต้น คำตอบของคำถามเหล่านี้ จะช่วยให้คุณเลือกเรือยางที่เหมาะสมได้



วัสดุที่นิยมใช้ทำเรือยาง

มีวัสดุอยู่ 2 อย่างที่นิยมนำมาใช้ในการผลิต ส่วนของลูกบวบยางลอยน้ำ ซึ่งเป็นส่วนด้านข้างของตัวเรือและถือว่าเป็นส่วนสำคัญที่เป็นลักษณะเด่นของเรือยาง คือ

วัสดุไฮพาลอน Hypalon หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า CSM ย่อมาจาก Chlorosulfonated - polyethylene ซึ่งการนำวัสดุนี้ไปใช้ในการเคลือบผิวด้านนอกของลูกบวบที่เป็น Neoprene หรือยางเทียม เพื่อเพิ่มความแข็งแรงทนทานให้กับตัวลูกบวบยาง ชื่อวัสดุไฮพาลอน Hypalon เป็นชื่อแผ่นยางสังเคราะห์ที่จดกรรมสิทธิ์ชื่อทางการค้านี้โดยโรงงานดูปองท์ แต่ในขณะนี้



โรงงานดูปองท์ไม่ได้ใช้ชื่อ ไฮพาลอน Hypalon กับผลิตภัณฑ์ของโรงงานมาเป็นเวลานานแล้ว แต่แนวคิดของแผ่นยางสังเคราะห์ยังมีอยู่ และได้รับการพัฒนาต่อยอดผู้ผลิตรายอื่นๆ ที่เรียกว่า แผ่นยาง CSM ที่ให้ความแข็งแรงอย่างน่าประหลาดใจ เมื่อเทียบกับวัสดุไฮพาลอนเดิมด้วยการใช้เทคนิคการเคลือบ Neoprene หรือยางเทียมทั้งภายในและภายนอกของตัวลูกบวบยางแบบปิดผนึก หรือการเคลือบสองชั้นนั่นเอง

เรือยางไฮพาลอน Hypalon/CSM มักใช้แรงงานและฝีมือคนในการผลิตปะติดกาวแผ่นยางของเรือ หรือที่เรียกว่า Hand-glued เพราะการทำเรือยางด้วยวัสดุประเภทนี้จำเป็นต้องมีรายละเอียดที่ค่อนข้างซับซ้อน จึงต้องใช้แรงงานคน

ค่อนข้างเยอะ เพราะพวกเขาต้องการความคงทนที่มากขึ้นเมื่อเทียบกับเรือที่ทำจากแผ่นยางพีวีซี เมื่อเรือพองลมแล้วจะสามารถทนทานกับสภาพแวดล้อมได้เป็นอย่างดี เช่น น้ำมัน การเสียดสี ภายใต้อุณหภูมิที่รุนแรง น้ำมันเบนซิน และสารเคมีอื่นๆ เรือยางประเภทนี้จึงมีต้นทุนค่อนข้างสูงเนื่องจากวัสดุมีราคาแพง ใช้แรงงานมากในการผลิตเรือ ส่งผลให้เรือมีราคาขายที่สูงกว่าเรือยางประเภทพีวีซี แต่ก็คุ้มค่าหากเทียบกับความคงทนและขีดความสามารถของเรือ ตามปกติผู้ผลิตมีการรับประกันอายุการใช้งานเรือประเภทนี้เป็นเวลาถึง 10 ปี

วัสดุแผ่นยางพีวีซี หรือ PVC - Polyvinyl Chloride เป็นผลิตภัณฑ์ยางสังเคราะห์ที่ใช้กันอยู่ในอุตสาหกรรมต่างๆ มากมาย โดยนำมาประกอบแบบแกนดิวซ์กับแผ่นใยผ้าไนลอน (Woven nylon core) เพื่อเพิ่มความเหนียวและแข็งแรงให้กับตัววัสดุแผ่นยางพีวีซีอีกชั้นหนึ่ง ก่อนนำไปทำเป็นเปลือกของลูกบวบของเรือยาง วัสดุแผ่นยางพีวีซีเป็นวัสดุที่ทำจากแผ่นพลาสติกเคลือบด้วยแผ่นลามิเนต ป้องกันรอยขีดข่วน และด้านในเป็น

แผ่นเส้นใยถักสานไนลอน (Nylon fiber weave core) เรือยางพีวีซีสามารถผลิตหรือประกอบด้วยช่างฝีมือได้ แต่โรงงานใหม่จะผลิตด้วยเครื่องจักรมากกว่า เพื่อประหยัดแรงงานคน ซึ่งเมื่อเทียบขนาดและประสิทธิภาพในการรับน้ำหนักเท่าๆ กัน เรือยางพีวีซีจะมีราคาถูกกว่าเรือยางไฮพาลอนมาก

เรือยางพีวีซีมีการประกอบที่ไม่ยุ่งยากมาก และง่ายต่อการซ่อมแซมตัวเรือหากเกิดชำรุดเสียหาย หรือมีรอยขาดเกิดขึ้น ถึงแม้ตัวเรือจะไม่ทนทานเท่ากับเรือยางไฮพาลอนก็ตามที แต่การเลือกใช้อย่างพีวีซีกับสภาพอากาศที่ร้อนจัดจำเป็นต้องเพิ่มการดูแลรักษาเรือเพิ่มมากขึ้น เช่น ต้องใช้ผ้าคลุมเรือเสมอเมื่อจอด เพื่อป้องกันรังสียูวีจะทำให้แผ่นพีวีซีเสื่อมสภาพเร็วได้ เรือยางพีวีซีส่วนใหญ่ถูกเลือกนำไปใช้งานทางด้านกีฬาทางน้ำ การดำน้ำ และการท่องเที่ยวเป็นหลัก

ได้รู้จักกับวัสดุที่ใช้ทำเรือยาง และการนำไปใช้งานกันแล้ว ในคราวหน้าจะนำเรื่องเกี่ยวกับประเภทของพื้นผิวเรือของเรือยางพองลมมานำเสนอเป็นตอนต่อไป

6 เทคนิค เอาตัวรอด จากภัยเรือล่ม

จากเหตุการณ์เรือล่ม หรือเรือสปีดโบ๊ทชนกันในที่ต่างๆ ซึ่งแต่ละเหตุการณ์มักพบจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และผู้สูญหายในจำนวนมากเสมอ ถือเป็นเรื่องราวการสูญเสียที่ไม่มีใครอยากให้เกิดขึ้น ทุกคนจึงควรตระหนักให้ดีก่อนออกท่องเที่ยวทางทะเลว่าต้องมีความพร้อม ต้องมีการเตรียมตัวอย่างไร เพื่อให้รอดปลอดภัยจากทุกเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น จึงขอแนะนำหลักการสำคัญ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ดังนี้



1. เลือกขึ้นเรือโดยสารที่มีความพร้อม และสภาพปลอดภัย

ไม่มีผู้โดยสารจำนวนมาก หรือบรรทุกน้ำหนักเกิน บนเรือต้องมีอุปกรณ์ช่วยชีวิตทางน้ำ อาทิ เสื้อชูชีพ ท่วงยาง ไว้บริการผู้โดยสารอย่างพอเพียง หากว่ายน้ำไม่เป็น ควรเจ้านายท้ายเรือและผู้ควบคุมเรือ จะได้รับการดูแลอย่างใกล้ชิดรวมทั้งการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

2. การแต่งกายด้วยชุดที่ ถอดง่าย-ไม่อึดน้ำ

แต่งกายให้เหมาะสมกับการโดยสารเรือ สวมใส่เสื้อผ้าที่ไม่อึดน้ำและถอดง่าย ไม่สวมรองเท้าหุ้มส้น หรือชนิดผูกเชือก หลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หากเกิดเหตุฉุกเฉินจะไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้อย่างปลอดภัย

3. ก่อนออกเดินทางให้ยื่นรื้อเรือบนฝั่งหรือท่าเทียบเรือ - ไม่หยอกล้อกัน

สาเหตุที่ให้นิยามเรือบนฝั่งหรือท่าเทียบเรือ ไม่ยื่นรื้อบนโป๊ะที่มีคนจำนวนมาก เพราะเสี่ยงต่อการเกิดโศกนาฏกรรมว่า รวมถึงการไม่หยอกล้อเล่นกันระหว่างเรือ เพราะอาจพลัดตกน้ำได้

4. การขึ้น - ลงเรือ ก็สำคัญ

ควรขอให้เรือจอดเทียบท่าให้เรียบร้อย จึงเดินขึ้น - ลงเรืออย่างเป็นระเบียบ ไม่ลุกขึ้นยืนพร้อมกัน เพราะเรือจะรับน้ำหนักข้างเดียวมากเกินไป อาจส่งผลให้เรือล่มได้ หากเรือมีคนจำนวนมากควรใช้บริการเรือลำอื่น

5. อย่างนั่งหรือยืน ในตำแหน่งไม่เหมาะสม

การโดยสารเรือควรกระจายการนั่งให้เกิดความสมดุล ไม่ยืนบริเวณท้ายเรือ ไม่นั่งบริเวณกราบเรือหรือหลังคาเรือ ไม่นั่งรวมกลุ่มบริเวณข้างใดข้างหนึ่งของเรือ รวมถึงสวมเสื้อชูชีพตลอดเวลาที่โดยสารเรือ หากเกิดเหตุฉุกเฉินเรือล่มหรือพลัดตกเรือ จะได้พยุงตัวลอยน้ำรอการช่วยเหลือ กรณีเรือเอียงหรือโคลงให้ยึดจับพนักที่นั่งให้แน่น พร้อมขึ้นอาการเอียงของเรือ ไม่ให้น้ำหนักไปรวมอยู่ทางกราบเรือด้านที่เอียง เพราะจะทำให้เรือล่มได้

6. หากเรือล่ม รีบว่ายน้ำออกจากเรือ

การว่ายน้ำออกจากเรือเมื่อเรือล่ม และไม่เกาะกราบเรือที่กำลังแล่น เพื่อป้องกันกระแสน้ำดูดเข้าไปใต้ท้องเรือและได้รับอันตรายจากใบพัดเรือ ถอดสิ่งของที่ถ่วงน้ำหนักออกและหาที่ยึดเกาะซึ่งลอยน้ำได้เพื่อพยุงตัวรอการช่วยเหลือ และลอยไปตามกระแสน้ำ ไม่ว่ายน้ำเข้าฝั่งด้วยตนเองเพราะเสี่ยงต่อการเป็นตะคริวจมน้ำเสียชีวิตได้ กรณีโดยสารเรือและพบผู้โดยสารพลัดตกน้ำให้ตะโกนบอกนายท้ายเรือ พร้อมบอกตำแหน่งที่คนพลัดตกน้ำจะได้ควบคุมเรือไปทางอื่น ป้องกันอันตรายจากใบพัดเรือ โยนอุปกรณ์ช่วยชีวิตที่อยู่ใกล้ตัวให้คนตกน้ำใช้ยึดเกาะพยุงตัวรอการช่วยเหลือ

เหนือสิ่งอื่นใด ต้องพยายามควบคุมสติ เพราะหากยิ่งตกใจ หวาดกลัว ก็จะทำให้เสี่ยงต่ออันตรายมากขึ้น



Special Report

การพัฒนาองค์กร เพื่อความยั่งยืน

“องค์กร” คือกลุ่มคนที่รวมตัวกันทำกิจกรรมอย่าง มีจุดมุ่งหมาย ซึ่งมีรูปแบบที่หลากหลายและอยู่ในทั้ง ภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม

สำหรับองค์กรภาครัฐ มีโครงสร้างและระบบการบริหารที่ชัดเจน มีกฎหมายรองรับอำนาจหน้าที่ของ ผู้บริหารและสมาชิกในภาคส่วนต่างๆ มีกฎระเบียบเป็น แนวทางกำกับการทำงานของทุกฝ่าย จึงเป็นองค์กร ที่พัฒนาค่อนข้างยาก ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ เป็นไป อย่างเชื่องช้า

ในขณะที่องค์กรภาคเอกชน ซึ่งโดยทั่วไปหมายถึง ด้านธุรกิจหรือภาคอุตสาหกรรม มีความอ่อนตัวกว่า ทั้งในด้านการจัดโครงสร้างและกฎเกณฑ์ในการบริหารงาน เป้าหมายหลักก็คือผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด ถึงแม้จะมีอิสระเสรีในการดำเนินงานมากกว่าองค์กรภาครัฐ แต่ก็ยังอยู่ในความควบคุมให้ เป็นไปตามกรอบของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ส่วนองค์กรภาคประชาสังคมนั้น มักจะเกิดจากการรวมตัวกันตามความสมัครใจของประชาชนทั่วไป อาจอยู่ในรูปสมาคม มูลนิธิ หรือชมรมจิตอาสาต่างๆ เป็นต้น องค์กรเช่นนี้มีความอ่อนตัวค่อนข้างสูงในการบริหาร และพัฒนา การควบคุมทางกฎหมายก็จำเป็นต้องมีอยู่ แต่มีความยืดหยุ่นมากกว่าองค์กรภาครัฐและภาคเอกชน

การพัฒนาองค์กรไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดนับเป็น เรื่องที่มีความสำคัญยิ่ง เพื่อให้มีความเหมาะสมสอดคล้อง กับสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา โดยเฉพาะ โลกในยุคปัจจุบันซึ่งอยู่ในช่วงของการปฏิวัติอุตสาหกรรม ครั้งที่ 4 หรือยุค 4.0 เกิดเทคโนโลยีสมัยใหม่ขึ้นมากมาย และเป็นไปอย่างพลิกผัน คือ เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ รวดเร็วและกลืนกินหรือทำลายล้างเทคโนโลยีดั้งเดิมไป อย่างไม่เหลือเค้าโครงเดิมในหลายเรื่อง เช่น การถ่ายภาพ ด้วยกล้องบรรจุฟิล์ม ถูกแทนที่ด้วยโทรศัพท์มือถือ (Smart Phone) การทำธุรกรรมทางการเงินหลาย ลักษณะ ไม่จำเป็นต้องไปพึ่งพนักงานที่สถาบันการเงิน สามารถทำผ่าน Smart Phone ได้ และการใช้ปัญญา ประดิษฐ์ (AI : Artificial Intelligence) ทำหน้าที่แทน คนมากขึ้นทุกที อาทิ การช่วยดูแลคนไข้ติดเตียง การเป็น พนักงานต้อนรับ และการประกาศข่าวทางสื่อสาธารณะ

ในโลกยุค 4.0 หรือการปฏิวัติอุตสาหกรรม ครั้งที่ 4 นี้ เป็นช่วงที่มีนวัตกรรมต่างๆ มากมายเข้ามามีบทบาท



ในการทำงานแทนคน ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านบวกและลบต่อมวลมนุษยชาติอย่างมีนัยยะสำคัญเป็นวงกว้าง โดยเฉพาะองค์กรภาคเอกชนซึ่งดำเนินธุรกิจเพื่อมุ่งผลกำไรเป็นจุดหมายหลัก จำเป็นต้องคำนึงถึง ความประหยัด ความคุ้มค่าและการบรรลุเป้าหมายตามวิสัยทัศน์ขององค์กรที่กำหนดไว้ กล่าวคือต้องใช้ความพยายามทุกวิถีทางในการพัฒนาองค์กรของตนให้การประกอบการต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดเท่าที่อาจทำได้

คงไม่มีใครปฏิเสธในความสำเร็จของคนที่มีต่อองค์กร ทั้งในส่วนของผู้บริหารและพนักงานทุกระดับล้วนมีบทบาทในการสร้างความเจริญหรือความเสื่อมให้องค์กรได้ด้วยกันทั้งสิ้น ดังนั้นการพัฒนาองค์กรให้มีความมั่นคงหรือมีความเจริญก้าวหน้าอย่างยั่งยืน จึงจำเป็นต้องเน้นที่คนเป็นปัจจัยสำคัญ เริ่มจากการใช้คนให้เหมาะกับงาน คือมอบหมายให้รับผิดชอบหน้าที่ที่เหมาะสมกับความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ที่แต่ละคนมีอยู่ เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรให้เข้มแข็ง เน้นการทำงานเป็นทีม การทำกิจกรรมทางสังคมร่วมกันตามโอกาสที่เหมาะสม และการช่วยเหลือเกื้อกูลกันทั้งในเรื่องหน้าที่การงานและปัญหาส่วนตัว อันจะนำมาซึ่งความผูกพัน (Engagement) และความภักดี (Loyalty) ต่อองค์กร

การศึกษาติดตามความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ ก็พบว่ามีความสำคัญมากเช่นกัน เพราะมีส่วนช่วยเพิ่มทั้งประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effectiveness) ในการประกอบธุรกิจได้ หากมีการนำมาใช้อย่างเหมาะสม แต่ละองค์กรจึงจำเป็นต้องมีผู้รู้

รับผิดชอบในการวิเคราะห์วิจัยความเป็นไปต่างๆ ในโลกยุคปัจจุบันและอนาคต เพื่อหาทางนำมาใช้ในการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อีกทางหนึ่ง เป็นหลักประกันความมั่นคงขององค์กรทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

นอกจากนี้ การมีเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจก็นับเป็นปัจจัยเสริมความเข้มแข็งขององค์กรได้เป็นอย่างดี ทั้งในด้านการลดต้นทุนและการเพิ่มยอดขาย ด้วยการใช้ทรัพยากรบางอย่างร่วมกัน การแข่งขันกันอย่างเป็นธรรม ในวิถีทางที่ถูกต้อง ไม่คิดหักเค้นทำลายกันเช่นในอดีต เพราะในโลกยุคปัจจุบัน แต่ละองค์กรมีลักษณะเฉพาะของตนชัดเจนขึ้น ทั้งในเรื่องคุณภาพของคน การใช้เทคโนโลยี และมีการมีระบบบริหารที่เหมาะสม จึงควรมุ่งเน้นการสร้างคุณค่าขององค์กรตนให้มีความเข้มแข็ง มีจุดขายที่แตกต่าง มากกว่าการมององค์กรอื่นเป็นศัตรูคู่แข่ง หาทางต่อสู้กันแบบเอาเป็นเอาตายเพื่อให้ตนเป็นฝ่ายชนะ ซึ่งหลายกรณีลงเอยด้วยการได้ไม่คุ้มเสีย ซึ่งเป็นวิธีที่ไม่ฉลาดเอาเสียเลย

การพัฒนาองค์กรให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืนนับเป็นภารกิจที่ท้าทายยิ่ง ต้องใช้ทั้งศาสตร์และศิลป์รวมทั้งความพยายามอย่างจริงจังและต่อเนื่อง จึงจะรักษาสถานภาพของตนไว้ได้ดี อยู่บนแนวทางที่ถูกต้อง นำไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง การให้ความสำคัญในการใช้คนและเทคโนโลยีอย่างเหมาะสม รวมทั้งการมีพันธมิตรทางธุรกิจที่ดี คือปัจจัยสำคัญที่จะนำพาองค์กรให้มีความก้าวหน้าอย่างยั่งยืน



โรงเรียนสยามการเดินเรือ

โรงเรียนสยามการเดินเรือ

1122 หมู่ 6 ซอยเทศบาลบางปู 10 ถนนท้ายบ้าน ตำบลท้ายบ้าน

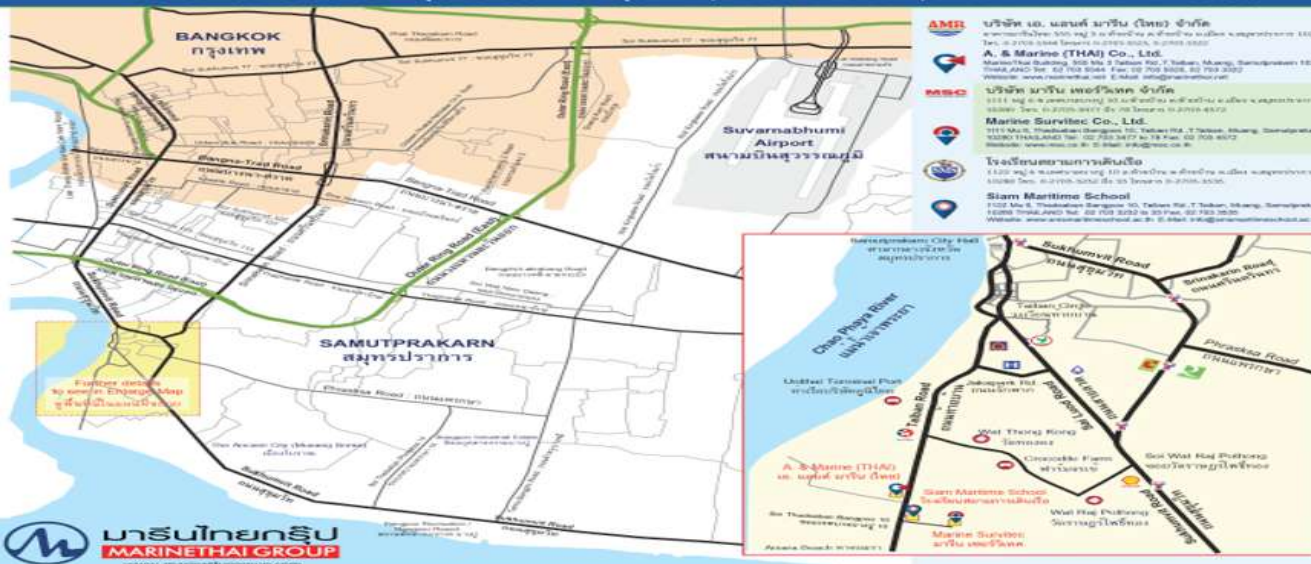
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10280

โทร 02-703-3232 หรือ 09-2251-1217 (คุณตุ๊กตา), 08-9268-7721 (คุณช้อย), 09-4414-4152 (คุณมหา)

แผนหลักสูตรฝึกอบรมประจำปี พ.ศ. 2563

No.	ชื่อหลักสูตร	วัน	IMO	รหัส	ค่าธรรมเนียม	กุมภาพันธ์		
1	ความปลอดภัยของบุคคลและความ	2	1.21	PSSR	1,500	3-4		
2	การปฐมพยาบาลเบื้องต้น	2	1.13	EFA	1,500	5-6		
3	การป้องกันและการดับไฟ	2	1.20	FPPF	1,500	7-8		
4	การดำรงชีพในทะเล	2	1.19	PST	1,500	10-11		
5	พื้นฐานการรักษาความปลอดภัยในเรือ	0.5	3.27	SAS	1,000	12	27	
6	เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ	1.5	3.26	DSD	2,000	12-13	27-28	
7	อนุสัญญาแรงงานทางทะเล	1		MLC	1,000	14		
8	การจัดการกลุ่มคนโดยสาร	1	1.28	CROW	2,000	15		
9	ทบทวนพื้นฐานความปลอดภัยของคน	3	A-VI/1	RBST	3,000	5-7	19-21	
10	ทบทวนเรือชูชีพและเรือช่วยชีวิตที่	1	1.23	RSCR	2,500	12	19	26
11	ทบทวนการดับไฟขั้นสูง	1	2.03	RATFF	2,500	13	20	27
12	ทบทวนการปฐมพยาบาลในเรือ	1	1.14	RMFA	2,500	7	21	
13	ทบทวนการรักษาพยาบาลในเรือ	1	1.15	RMDC	2,500	11	25	
14	ทบทวนนางงานรักษาความปลอดภัย	1	3.19	RSSO	2,500	10	24	
15	นางงานรักษาความปลอดภัยประจำเรือ	2	3.19	SSO	3,500	17-18		
16	เรือชูชีพและเรือช่วยชีวิตที่ไม่ใช่เรือเร็ว	4	1.23	SCRB	3,500	17-20		
17	การดับไฟขั้นสูง	5	2.03	ATFF	5,000	10-14		
18	การปฐมพยาบาลในเรือ	5	1.14	MFA	3,500	17-21		
19	การรักษาพยาบาลในเรือ	6	1.15	MDC	5,000	24-29		
20	เรือเร็วช่วยชีวิต	4	1.24	FRB	4,500	3-6		
21	ทบทวนความรู้พนักงานวิทยุคมนาคม	7	1.25	R-GOC	5,500	3-10		
22	พนักงานวิทยุคมนาคมประเภทจำกัด	8	1.26	ROC	7,500	17-26		
23	การใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์และระบบ	5	1.27	ECDIS	6,000	10-14		
24	การบริหารจัดการทรัพยากรในสะพาน	5	A-II	BRM	5,000	17-21		
25	การบริหารจัดการทรัพยากรในห้องเครื่อง	5	A-III	ERM	6,000	24-28		
26	ไฟฟ้าแรงดันสูง / High Voltage	1	A-III/1, 2	HVI	1,500	29		

แผนที่ตั้ง บริษัทในกลุ่ม มารีนไทยกรุ๊ป | Map Location of companies in MARINETHAI GROUP





โรงเรียนสยามการเดินเรือ

เชี่ยวชาญการศึกษา ก้าวหน้าระดับสากล

เปิดรับสมัครนักเรียนเดินเรือ

นายประจำเรือฟ้ายเดินเรือ

คุณสมบัติ

- เพศชาย สัญชาติไทย มีอายุ 18 - 25 ปี
- สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 / ปวช./ ปวส. ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ไม่จำกัดสาขาวิชา
- มีความสูงไม่ต่ำกว่า 160 เซนติเมตร
- ต้องเป็นผู้มีสายตาไม่บอดสี และสายตาสั้นไม่เกิน 200
- เป็นผู้ที่มีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ไม่เกี่ยวข้องกับยาเสพติด

ระยะเวลาในการเข้าศึกษา

- เรียนภาคทฤษฎีในโรงเรียนสยามการเดินเรือ เป็นระยะเวลา 1 ปี
- ฝึกปฏิบัติงานในเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ เป็นระยะเวลา 1 ปี
- ** (โดยโรงเรียนเป็นฝ่ายจัดหาเรือฝึกให้)

ค่าธรรมเนียมการศึกษา

- ค่าเล่าเรียนตลอดหลักสูตร ฟ้ายเดินเรือ 165,000 บาท
- ** (รวมค่าฝึกภาคทะเล, ค่าเครื่องแบบ, ค่าทำเอกสาร, และค่าอาหารกลางวัน)**

สอบถามเพิ่มเติม

02 - 703 - 3232 หรือ 092 - 258 - 8190

ด่วน
รับจำนวนจำกัด
10 คน



หลักสูตรลูกเรือเข้ายาม

ฟ้ายเดินเรือและฟ้ายช่างกล

- เรียนภาคทฤษฎี 160 ชั่วโมง (20 วัน)
- ฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานคนประจำเรือ 10 วัน
- ปฏิบัติงานบนเรือ 2 เดือน
- เมื่อผ่านการปฏิบัติงาน มีสิทธิ์สอบประกาศนียบัตรกับกรมเจ้าท่า
- มีงานทำกับเรือสายนอก
- มีทุนการศึกษา
- ค่าธรรมเนียม 50,000 บาท
(รวมค่าฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานคนประจำเรือ และค่าเอกสารของคนประจำเรือ)

เปิด
รับสมัคร



โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

สอบถาม

Tel 092-258-8190

หรือ 02-703-3232 ต่อ 0,141



Moving Rapidly Together

We will ...
succeed !



มารีนไทย กรุ๊ป
MARINETHAI GROUP

www.marinethaigroup.com

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



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



Marine Servitec Co., Ltd.



Siam Maritime School

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