



THE HOSPITAL SHIP USNS Comfort (T-AH 20) เรือพยาบาลของสหรัฐฯ ร่วมสู้ภัย COVID-19



Boat World

เรือพยาบาลสู้ COVID

ลูกเรือส่วนใหญ่เป็นพลเรือน โดยเฉพาะบุคลากรทางการแพทย์ สามารถให้การรักษาโรคต่างๆ ได้

Boat Report1

Suzuki Marine DF300B

ความแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดคือ ระบบ "ไบจิกตรัค" ซึ่งหมุนสลับทางกัน ออกแบบไบจิกตรัคเป็น 6 แฉก

Special Report

หลากหลายความคิด

เราอยู่ในสถานะที่เหนือกว่า เกือบทุกประเทศในการต่อต้านภัย จากโรคระบาด COVID-19

SEVEN SEAS BY MSC
EMERGENCY FOOD RATION
Complied with ISO 18813:2006
and SOLAS LSA code



Your Safety Partner on board



LIFERAFT RENTAL

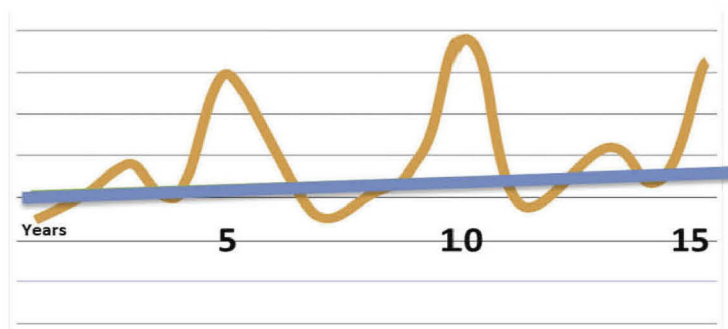


WHY Choose? Liferaft Rental

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

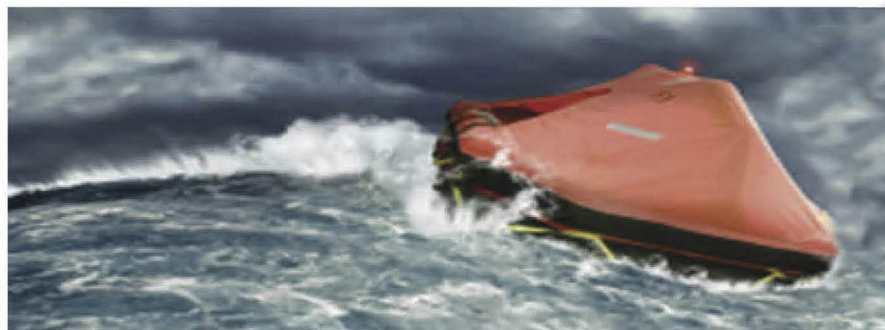
Simple, No Delay, No Condemned, No Surprise

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 Online Course

หลักสูตรเรียนออนไลน์พร้อมแล้ว

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล

(Maritime Labour Convention)

MLC



อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention : MLC 2006) เป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) ที่รวบรวมและปรับปรุงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเลให้เป็นอนุสัญญาฉบับเดียวที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันเพื่อคุ้มครองคนประจำเรือทั่วโลกจำนวนมากกว่า 1.2 ล้านคน ให้มีสถานที่ทำงานที่มั่นคงปลอดภัย การจ้างงานที่เป็นธรรม สภาพความเป็นอยู่ และการทำงานที่มีคุณค่า การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาลและมีสวัสดิการทางสังคม

โรงเรียนสยามการเดินเรือ ท่าเทียบบ้าน สมุทรปราการ

092-2588190 คุณชัช, 092-2511217 คุณตุ๊กตา, 095-3071745 คุณเนส



EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาภคิตติมศักดิ์ พลเรือตรี สุบันก์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พันธ์ชัย เปรมประเสริฐ, คุณเชษฐ วัชรกาวี, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฉวพล สมสกุล, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดีครับ ท่านผู้ติดตาม **aBOAT** ที่รักทุกท่าน

ฤดูร้อนกำลังจะผ่านไป พร้อมๆ กับการย่างกรายเข้ามาของพายุฤดูร้อนที่นำพาฝนและลมแรง รวมทั้งลูกเห็บ และฟ้าผ่าเข้ามาด้วย สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินในพื้นที่ทางภาคเหนือและอีสานอยู่เนืองๆ สำหรับภาคกลางโดยเฉพาะ กทม. และปริมณฑลนั้น ได้รับอริสงส์จากฝนที่โปรยปรายลงมาดับร้อนบ้าง ความเสียหายจากความแรงของพายุและฟ้าผ่าแทบไม่ปรากฏ

ท่ามกลางภัย COVID-19 ที่ระบาดไปเกือบทั่วโลก คร่าชีวิตผู้คนไปแล้วใกล้สามล้านคนและเสียชีวิตราวสองแสนศพภายในเวลาไม่กี่เดือน นับเป็นมหันตภัยที่ร้ายแรงกว่าการสู้รบกันในสงครามใหญ่ๆ เสียอีก **aBOAT** ฉบับนี้จึงนำเสนอความคิดเห็นที่หลากหลายเกี่ยวกับการสู้ภัย COVID-19 ในบ้านเมืองเรา ประกอบกับการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในเชิงเปรียบเทียบทั้งภายในและกับต่างประเทศ เชื่อว่าเราจะมีความเห็นใกล้เคียงกันมากขึ้นเกี่ยวกับผลการดำเนินงานต่อต้านมหันตภัยนี้ของประเทศไทย

เรื่องที่เกี่ยวข้องกันที่นับว่าน่าสนใจ คือการใช้เรือพยาบาล USNS Comfort ขนาด 1,000 เตียง ของสหรัฐอเมริกา เข้าช่วยรักษาพยาบาลผู้ป่วยด้วยโรคอื่นที่มหานครนิวยอร์ก เพื่อให้สถานพยาบาลบนฝั่งมีศักยภาพสูงขึ้นในการรักษาผู้ป่วยจาก COVID-19

นอกจากนี้ก็มีเรื่องน่ารู้เกี่ยวกับการตั้งชื่อและการกำหนดหมายเลขให้แก่เรือรบในราชนาวิกไทย รวมทั้งวิวัฒนาการด้านแท่นเครื่องและเครื่องยนต์เกาเขายเรือรุ่นใหม่ของ YANMAR Suzuki Marine มีความน่าสนใจไม่น้อยเลย ลองติดตามอ่านกันดูนะครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเตอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสาโลงเหนือ 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 ที่ปรึกษากองบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาพงษ์ ฟ้ายบความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์
กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฟ้ากาย **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนินทร์สน กุ๊กพ้อง, NARAPICHA PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM, TUM SIKWAE ฟ้ายบประสานงานการตลาดและโฆษณา สุริดา ช่วงชล บรรณาธิการฝ่ายศิลป์ ยุทธจักร อนุสรณ์ ศิลปกรรม ART **aBOAT** MAGAZINE ฟ้ายบกฎหมาย ปริญญ์ บุณยาคม
เพลง/พิมพ์/จัดจำหน่าย **aBOAT** MAGAZINE

PROMOTION! สุดคุ้ม

ซื้อคู่ถูกต้องกว่า

19,000.-



วิทยุคมนาคม รุ่น K-6124L

- กำลังส่ง 5 วัตต์
- 6 Bands 240 Channels
- ราคาไม่รวมเสาและใบอนุญาตตั้ง+ใช้

ราคาปกติ ~~4,500~~ บาท



ชาวเดอร์ รุ่น KFISH-7

- จอ LCD สี ขนาด 7 นิ้ว หัวชาวเดอร์ทองเหลืองแบบฟังทองเรือ
- ตัวรับส่งสัญญาณกำลังส่ง 600 วัตต์
- พร้อมหัวชาวเดอร์ครบชุด
- ติดตั้งสะดวก ง่ายต่อการใช้งาน
- สามารถแยกแยะตัวปลาหรือวัตถุอื่นๆได้ดี
- มีฟังก์ชันการวัดขนาดตัวปลาอัตโนมัติเพื่อบอกขนาดของปลา

ราคาปกติ ~~16,000~~ บาท

ด่วนสินค้ามีจำนวนจำกัด

โปรโมชั่นพิเศษสุดๆ **แถมฟรี**

เสื้อชูชีพมาตรฐานกรมเจ้าท่า

รุ่น LV-127 จำนวน 1 ตัว



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





กลุ่มบริษัท มารินไทย ร่วมใจสู้ภัย COVID-19 มอบเจลแอลกอฮอล์ล้างมือ และน้ำดื่ม SEVEN SEAS ให้หน่วยงานต่างๆ

คุณวิชัย วัฒนประกายรัตน์ ประธานผู้บริหาร มารินไทย กรุ๊ป คุณจรรยา วัฒนประกายรัตน์ ผู้จัดการทั่วไป บริษัท เอ. แอนด์ มาริน (ไทย) จำกัด คุณณัฐพร มังศิริธรรม ผู้บริหารโรงเรียนสยามการเดินเรือ เป็นตัวแทนกลุ่มบริษัท มารินไทย สมาคมความปลอดภัยทางน้ำ และ สกาย มาริน ร่วมใจสู้ภัย COVID-19 มอบเจลแอลกอฮอล์ล้างมือ และน้ำดื่มสะอาด SEVEN SEAS ให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (สทร.) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาธารณชน และสำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช รวมถึงฐานทัพเรือกรุงเทพ ก็ได้มีการมอบฐานเทียบแอลกอฮอล์ด้วยเช่นกัน



MEA เดินหน้ามาตรการช่วยเหลือผู้ใช้ไฟฟ้าที่ได้รับผลกระทบ COVID-19 เพิ่มเติมตามนโยบายรัฐบาล

ตามที่ คณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบแนวทางการดำเนินการมาตรการช่วยเหลือผู้ใช้ไฟฟ้าที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตามที่กระทรวงพลังงาน เสนอเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2563 นั้น มาตรการดังกล่าวจะเป็นการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทบ้านอยู่อาศัย มีรายละเอียด ดังนี้

1. สำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทบ้านอยู่อาศัย ที่ใช้ไฟฟ้าไม่เกิน 150 หน่วยต่อเดือน (ประเภทที่ 1.1 หรือ 1.1.1) ให้ใช้ไฟฟ้าฟรี เป็นเวลา 3 เดือน ในรอบการใช้ไฟฟ้าเดือน มีนาคม ถึง พฤษภาคม 2563 หากใช้ไฟฟ้าเกิน 150 หน่วยภายใน 3 เดือนดังกล่าว จะไม่ถูกจัดอยู่ในประเภทที่ 1.2 หรือ 1.1.2

2. สำหรับผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทบ้านอยู่อาศัย ที่ใช้ไฟฟ้าเกิน 150 หน่วยต่อเดือน (ประเภทที่ 1.2 - 1.3 หรือประเภทที่ 1.1.2-1.1.3) ให้จ่ายค่าไฟฟ้ารายเดือน สำหรับรอบการใช้ไฟฟ้าเดือน มีนาคม ถึง พฤษภาคม 2563 โดยใช้หน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เป็นฐานในการอ้างอิง ดังนี้

2.1 หากการใช้ไฟฟ้ารายเดือนน้อยกว่าหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ให้จ่ายค่าไฟฟ้าตามหน่วยการใช้ไฟฟ้าจริงในเดือนนั้นๆ

2.2 หากการใช้ไฟฟ้ารายเดือนมากกว่าหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 แต่ไม่ถึง 800 หน่วย ให้จ่ายค่าไฟฟ้าเท่ากับหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563

2.3 หากการใช้ไฟฟ้ารายเดือนมากกว่าหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 และมากกว่า 800 หน่วย แต่ไม่ถึง 3,000 หน่วย ให้จ่ายค่าไฟฟ้าเท่ากับหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 บวกด้วยค่าไฟฟ้าสำหรับหน่วยที่มากกว่าหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ในอัตราร้อยละ 50 ของค่าไฟฟ้าจริง

2.4 หากการใช้ไฟฟ้ารายเดือนมากกว่าหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 และมากกว่า 3,000 หน่วย ให้จ่ายค่าไฟฟ้าเท่ากับหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 บวกด้วยค่าไฟฟ้าสำหรับหน่วยที่มากกว่าหน่วยการใช้ไฟฟ้าของเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ในอัตราร้อยละ 70 ของค่าไฟฟ้าจริง

เพื่อการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน MEA จะคืนเงินด้วยวิธีการหักจากค่าไฟฟ้าของแต่ละเดือน โดยผู้ที่ชำระค่าไฟฟ้าไปแล้ว จะมีการหักคืนให้ในบิลค่าไฟฟ้ารอบถัดไป นอกจากนี้ มาตรการช่วยเหลือค่าไฟฟ้าอื่นๆ ที่ผ่านมา จะยังคงอยู่ทั้งหมดแล้ว รวมถึงมาตรการผ่อนผันการเก็บค่าไฟฟ้าอัตราขั้นต่ำ และขยายเวลาชำระค่าไฟฟ้า 6 เดือนกับกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทต่างๆ



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 Servitec 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
 f : marineservitec
 @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
 f : marineservitec
 @marineservitec

Boat Report 1

SUZUKI MARINE
NEW DF300B

Suzuki Marine มีความภูมิใจที่จะแนะนำเครื่องยนต์เกะท่ายเรือรุ่นใหม่ DF300B ซึ่งเปรียบเสมือนพี่น้องที่มี DNA เดียวกันกับเครื่องยนต์รุ่น DF350A ที่สร้างชื่อให้กับ Suzuki เครื่องยนต์รุ่น DF300B นี้ ถูกผลิตขึ้นโดยคำนึงถึงคุณสมบัติแบบระหว่างความสมดุลของกำลังกับแรงบิด และอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่โดดเด่น พร้อมกับความไว้วางใจได้ ทั้งหมดนี้ถูกรวมไว้ในรูปทรงที่สวยงามแต่น้ำหนักเบา

ความแตกต่างจากเครื่องยนต์เกะท่ายเรือทั่วไปอย่างเห็นได้ชัดก็คือ ระบบ “ใบจักรคู่” ของ Suzuki ซึ่งหมุนสลับทางกัน การออกแบบใบจักรเป็น 6 แฉก เป็นครั้งแรกในโลกที่ใช้ใบจักรนี้ในเครื่องยนต์เกะท่ายเรือ 4 จังหวะ ขนาด 300 แรงม้า ล้วนเป็นประสบการณ์ใหม่กับอัตราเร่งที่สุดยอด และการบังคับเลี้ยววงแคบที่ดีที่สุดสำหรับเครื่องยนต์ที่มีแรงม้าขนาดนี้

ไม่ว่าคุณจะใช้งาน DF300B อย่างหนักในเชิงพาณิชย์ หรือต้องการกำลังสำรองเพื่อความมั่นใจในการเล่นกีฬาทางน้ำ หรือพักผ่อนหย่อนใจกับการตกปลา DF300B เหมาะอย่างยิ่งสำหรับการใช้งานในชีวิตประจำวัน บล็อกเครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบ 4.4 ลิตร เป็นแหล่งกำเนิดแรงบิดมหาศาล ทำให้ DF300B เป็นเครื่องยนต์เกะท่ายแบบ V6 ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบใหญ่ที่สุด DF300B ใช้้ำมันเบนซิน 91 RON เป็นเชื้อเพลิง พร้อมด้วยระบบการเผาไหม้แบบ “Lean Burn Technology” ที่สร้างชื่อเสียงให้กับ Suzuki โดยมีอัตรากำลังอัดที่ 10.5:1 DF300B จึงเป็นส่วนผสมที่ลงตัวของระหว่างสมรรถนะ ความไว้วางใจได้ และค่าใช้จ่ายในการใช้งานที่คุ้มค่าที่สุด

ใบจักร 6 แฉกที่หมุนอยู่ใต้ผิวน้ำ ถูกขับเคลื่อนด้วยเกียร์ที่ผลิตขึ้นโดยใช้วัสดุใหม่ซึ่งเป็นวัสดุสุดยอดแห่งความแข็งแรงเพื่อรองรับ

การใช้งานที่หนักหน่วง ทั้งยังได้ถูกปรับปรุงคุณสมบัติพิเศษ ด้วยความร้อนเพื่อความแข็งแรงและความวางใจได้ที่เพิ่มขึ้น ทั้งหมดนี้ ไม่เพียงแต่จะได้อะไรซึ่งความเร็วที่สูง แต่ยังได้แรงดันถอยหลังที่ทรงพลัง ทำให้การควบคุมเรือเป็นไปอย่างแม่นยำ และง่ายดาย

ระบบบานเกล็ดคู่ที่ช่องไอติประกอบขึ้นด้วยบังใบ 2 ชั้นที่ถูก ออกแบบให้มีรูปร่างอเล็กนอย ระบบนี้จะช่วยกำจัดน้ำออกจากอากาศ และป้องกันไม่ให้น้ำถูกดูดเข้าไปในกระบังตักอากาศ ผลที่ได้ก็คือไอติ จะไม่มีความชื้น และถูกรักษาให้อยู่ในอุณหภูมิที่ใกล้เคียงกับอุณหภูมิ แวดล้อมเพื่อสมรรถนะสูงสุด

DF300B มีหัวฉีดคู่ในแต่ละสูบ การฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าไปใน ห้องเผาไหม้ทำให้เกิดผล 2 ประการ คือ 1) ทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็น ละอองฝอยเพื่อการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ และ 2) เป็นการหล่อเย็นกระบอก สูบ และเพื่อให้ได้ผลทั้ง 2 ประการนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องถูกฉีดเข้าไป ในเวลาและมุมของหัวฉีดที่ถูกต้องแม่นยำ สำหรับระบบหัวฉีดคู่นี้ ใช้หัวฉีด 2 หัวที่มีขนาดเล็กลง ทำให้มีความแม่นยำสูง ได้ละอองฝอย ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีขึ้น ทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพในการประหยัด น้ำมันเชื้อเพลิงยิ่งขึ้นอีกด้วย

Ty Hawkins ผู้จัดการฝ่ายบริการและรับประกัน ของ Suzuki Marine Australia กล่าวว่า “เครื่องยนต์ DF300B รุ่นใหม่นี้ ถูกเพิ่ม เข้าไปในสายการผลิตเครื่องยนต์ V6 ขนาดความจุกระบอกสูบ 4.4 ลิตร ใบจักรคู่ ซึ่งเป็นสายการผลิตเดียวกันกับ DF325A และ DF350A ที่ได้สร้างชื่อให้ Suzuki มาแล้วกว่า 2 ปี DF300B ถูกออกแบบมาเพื่อ ขับเคลื่อนเรือที่หนักกว่า หรือสำหรับผู้ที่ต้องการอัตราเร่งที่แรงทันใจ ดังนั้น DF300B จึงเป็นตัวเลือกที่ลงตัวที่สุด Suzuki Marine มีชื่อเสียง มาอย่างยาวนาน และเครื่องยนต์เกะท่ายเรือของ Suzuki ก็เป็นที่ ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในด้านความวางใจได้ คุณภาพ ประสิทธิภาพ การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง (Lean Burn Technology) และ สมรรถนะที่โดดเด่น”

DF300B มีให้เลือก 2 สี คือ สีขาวและสีดำ มีความยาวหาง 25 นิ้ว และ 30 นิ้ว พร้อมทั้งจะติดตั้งเข้ากับระบบควบคุม “Suzuki’s Precision Control System” สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.hull.co.th

 **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

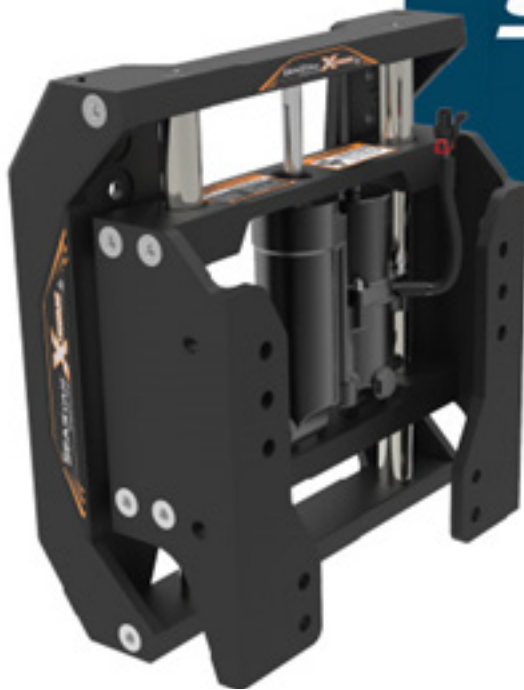
Fax : +66-(0)38-23-8133

HULL
HULL CO., LTD.

Email : info@hull.co.th

www.hull.co.th

Boat Report 2



SEASTAR JACKPLATE Gen II

การปฏิวัติครั้งล่าสุดของแท่นยึดเครื่องยนต์ SeaStar Jackplate ซึ่งเป็นการนำส่งเทคโนโลยีทางด้านวิศวกรรมผ่านการให้ข้อมูลเพื่อการปรับปรุงผลิตภัณฑ์จากตัวผู้ใช้โดยตรง

คุณลักษณะ

- Xtreme Jackplate ทุกรุ่นเป็นแท่นที่เหมาะสมกับเครื่องยนต์ขนาด 400HP
- ง่ายต่อการที่เครื่องมือจะเข้าถึงนอตยึดเครื่องยนต์จากทางด้านข้าง
- ง่ายต่อการเข้าถึงนอตยึดแผ่นรองแท่นเครื่องท้ายเรือ
- จุดยึดตัวกันกร่อน (anode) ที่หนาขึ้น
- การออกแบบปลอกแกนได้รับการปรับปรุงให้เรียบขึ้น
- สมอน้ำตันติดตั้งได้กับแท่นทุกรุ่น
- การติดตั้ง SmartStick สำหรับการยกกระดับ ProTap ทำได้อย่างง่ายดาย
- น้ำหนักเบาขึ้น



JP5040R
4 SetBack



JP5060R
6 SetBack



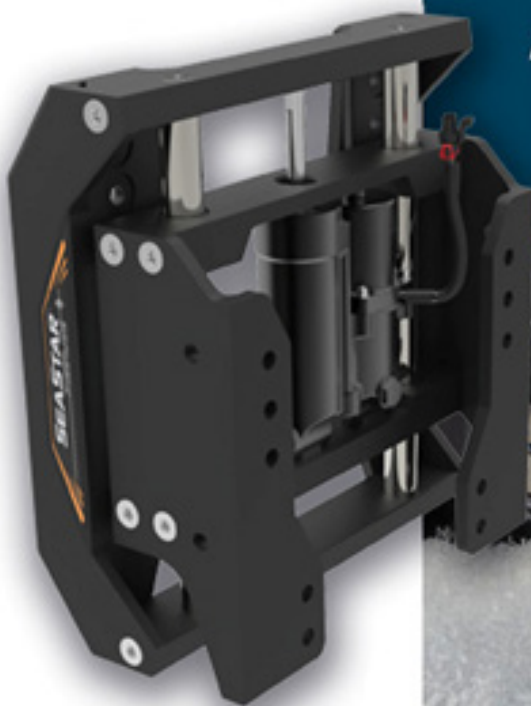
JP5080R
8 SetBack



JP5100R
10 SetBack



JP5120R
12 SetBack



SEASTAR JACKPLATE



JP5040X
4 SetBack

JP5060X
6 SetBack

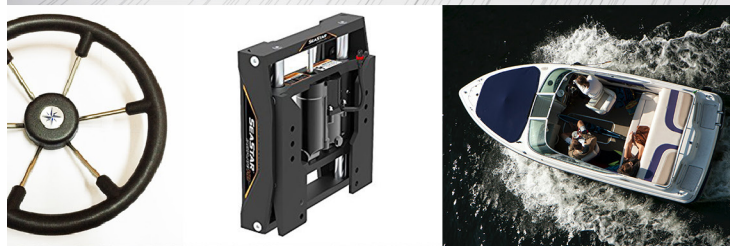
JP5080X
8 SetBack

JP5100X
10 SetBack

JP5120X
12 SetBack

มีให้เลือกตามขนาดของระยะ setback ตั้งแต่ 4, 6, 8, 10 และ 12 นิ้ว ทั้งยังมีกระบอกไฮดรอลิกที่สามารถยกเครื่องยนต์ได้ 5.8" ภายใน 8.5 วินาที ซึ่งนับว่าเร็วมาก แทนยึดเครื่องยนต์ SeaStar Jackplate รุ่นมาตรฐาน เหมาะสำหรับเครื่องยนต์ ขนาด 300 แรงม้า และปรับเอียงได้เมื่อใช้ควบคู่กับระบบบังคับเลี้ยว แบบไฮดรอลิกของ SeaStar

- แทนยึดเครื่องยนต์ รุ่นมาตรฐาน สามารถรองรับเครื่องยนต์ได้ถึงขนาด 300 แรงม้าได้อย่างง่ายดาย
- ระบบไฮดรอลิคตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว ภายใน 8.5 วินาที
- แทนรองรับเครื่องยนต์ที่มั่นคงในกรณีที่แรงบิดสูงสุด
- การปรับเครื่องยนต์ขึ้นลง ทำได้โดยง่ายแม้อยู่ในช่วงแรงบิดสูงสุด
- ปลอกแกนเป็นวัสดุคอมโพสิต ทำให้การใช้งานราบรื่นนุ่มนวล
- ง่ายต่อการที่เครื่องมือจะเข้าถึงนอตยึดเครื่องยนต์จากทางด้านข้าง
- ใช้งานร่วมกับ Power Pole® และ Talon® ได้



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**



การตั้งชื่อเรือ ของราชนาวีไทย

“เรือรบ” ของไทย ก็ถือเป็นอาวุธสำคัญ ในด้านการรบทางน้ำของทหาร โดยเรือลำล่าสุด ก็คงจะเป็น เรือหลวงภูมิพลอดุลยเดช เรือฟริเกต สมรรถนะสูง ที่มาเสริมเขี้ยวเล็บ และเข้าประจำ การเมื่อปีที่ผ่านมา เคยสงสัยกันบ้างไหมเกี่ยวกับการตั้งชื่อเรือแต่ละลำ รวมไปถึงการตั้งชื่อเรือรบ ของราชนาวีไทย ที่เป็นไปตามระเบียบของ กองทัพเรือ ว่าจะต้องมีรายละเอียดอะไร ในการตั้งชื่อเรืออย่างไรบ้าง

การตั้งชื่อเรือ

1. เรือตั้งแต่ชั้น 1 ถึงชั้น 3 ที่มีระวาง ขับน้ำปรกติ ตั้งแต่ 150 ตันขึ้นไป ให้ตั้งชื่อเรือ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ (ดูข้อ 3) และให้ใช้ คำว่า “เรือหลวง” (ร.ล.) นำหน้าชื่อเรือ (ร.ล. เขียนเป็นภาษาอังกฤษว่า H.T.M.S ซึ่งย่อมาจาก His Thai Majesty Ship)

2. เรือที่มีระวางขับน้ำปรกติ ต่ำกว่า 150 ตันลงมา และเรือขนาดเล็ก ให้ตั้งชื่อเรือ ด้วยอักษรย่อตามชนิด และหน้าที่ของเรือ มีหมายเลขเรือต่อท้ายอักษร เช่น เรือตรวจการณ์

ใช้ชื่อ เรือ ต., เรือยามฝั่ง ใช้ชื่อ เรือ ร.ย.ฝ.

3. การตั้งชื่อเรือหลวง ให้ถือหลักเกณฑ์ ดังนี้

3.1 เรือพิฆาต (destroyer) ตั้งตาม ชื่อตัว ชื่อบรรดาศักดิ์ หรือ ชื่อสกุลของบุคคล ที่เป็นวีรบุรุษของชาติ เช่น ร.ล.พระร่วง (ปลดระวางประจำการแล้ว)

3.2 เรือฟริเกต (frigate) ตั้งตามชื่อ แม่น้ำสายสำคัญ เช่น ร.ล.เจ้าพระยา ร.ล.บางปะกง ร.ล.กระบุรี ร.ล.สายบุรี

3.3 เรือคอร์เวต (corvette) ตั้งตามชื่อ เมืองหลวง หรือเมืองสำคัญในประวัติศาสตร์ เช่น ร.ล.รัตนโกสินทร์ ร.ล. สุโขทัย

3.4 เรือเร็วโจมตี (fast attack craft)
- เรือเร็วโจมตี (อาวุธนำวิถี) (fast attack craft guided missile) ตั้งตามชื่อ เรือรบในทะเลสมัยโบราณ ที่มีความหมาย เหมาะสมแก่หน้าที่ ของเรืออื่นๆ เช่น ร.ล.ราชฤทธิ์ ร.ล. วิทยาคม ร.ล. อุดมเดช

- เรือเร็วโจมตี (ปืน) (fast attack craft gun) และเรือเร็วโจมตี (ตอร์ปิโด) (fast attack craft torpedo) ตั้งตามชื่อ จังหวัดชายทะเล เช่น ร.ล. สงขลา ร.ล. ชลบุรี ซึ่งเป็นเรือเร็วโจมตี (ปืน)

3.5 เรือดำน้ำ (submarine) ตั้งตามชื่อ ผู้มีอิทธิฤทธิ์ ในนิยายหรือวรรณคดี เกี่ยวกับการดำน้ำ : ราชนาวีไทยเคยมีเรือดำน้ำประจำ การจำนวน 4 ลำ คือ ร.ล.มัจฉานุ ร.ล.วิรุณ ร.ล.สินสมุทร และ ร.ล.พลาญชุมพล ซึ่งปลด ประจำการหมดแล้ว

3.6 เรือทุ่นระเบิด (mine ship) ตั้งตาม ชื่อสมรภูมิที่สำคัญ เช่น ร.ล.ลาดหญ้า ร.ล.ท่าดินแดง

3.7 เรือยกพลขึ้นบก (landing ship) เรือระบายพล (landing craft) เรือส่งกำลัง บำรุง เรือน้ำมัน (oiler) เรือน้ำ เรือลากจูง (harbor tug) และเรือลำเลียง ตั้งตามชื่อเกาะ เช่น ร.ล. ช้าง และ ร.ล. พงษ์ ซึ่งเป็นเรือยกพล ขึ้นบกขนาดใหญ่ ร.ล.สมุย ซึ่งเป็นเรือน้ำมัน

3.8 เรือตรวจการณ์ (patrol com batants)

- เรือตรวจการณ์ (ปืน) (patrol craft gun) ตามชื่ออำเภอชายทะเล เช่น ร.ล.สัตหีบ ร.ล.ท้ายเหมือง ร.ล.กันตัง

- เรือตรวจการณ์ (ปราบเรือดำน้ำ) (patrol craft antisubmarine) ตั้งตามชื่อ เรือรบในลำน้ำ สมัยโบราณที่มีความหมาย เหมาะสมแก่หน้าที่ ของเรืออื่นๆ เช่น



ร.ล.ทยานชล, ร.ล.คำณสินธุ (ปลดระวางประจำการแล้ว)

3.9 เรือสำรวจ (ขนาดใหญ่ - oceanographic research ship) (ขนาดเล็ก - surveying ship, coastal) ตั้งตามชื่อดาวที่สำคัญ เช่น ร.ล. จันทร และ ร.ล.ศุภร์

3.10 เรือหน้าที่พิเศษ ตั้งชื่อด้วยล้อยคำที่มีความหมาย เหมาะสมแก่หน้าที่ ของเรือ นั้นๆ

3.11 เรือที่ไม่ได้กล่าวไว้ ในระเบียบนี้ ให้พิจารณาตั้งชื่อ ตามความเหมาะสม เป็นคราวๆ ไป

ทั้งนี้ ชื่อเรือที่มีระวางขับน้ำปรกติ ตั้งแต่ 150 ตัน ขึ้นไปให้ขอพระราชทาน พระมหากรุณาธิคุณตั้ง ส่วนชื่อเรือที่มีระวาง ขับน้ำปรกติต่ำกว่า 150 ตันลงมา กองทัพเรือ เป็นผู้ตั้งชื่อ การเขียนชื่อเรือ มีหลักปฏิบัติ ประกอบไปด้วย

1. ชื่อเรือที่มีระวางขับน้ำปรกติ ตั้งแต่ 150 ตัน ขึ้นไป ให้ทำด้วยทองเหลือง ตีตรึงติด กับตัวเรือตอนท้ายสุดเหนือแนวน้ำ บนพื้น สีน้ำเงิน เว้นแต่เรือบางลำ หรือบางประเภท จะติดชื่อเรือตรงนั้นไม่สะดวก ก็ให้ติดไว้ข้าง

เรือ ตอนท้ายทั้งสองข้าง ส่วนเรือดำน้ำให้ตรึง ติดไว้กับตัวเรือทั้งสองข้างค่อนทางหัวเรือเหนือ แนวน้ำ ขณะลอยลำเต็มที่

2. ชื่อเรือที่มีระวางขับน้ำปรกติต่ำกว่า 150 ตันลงมา ให้เขียนด้วยสีขาวยกเว้นเรือสองข้าง ตอนหัวเรือตรงกึ่งกลาง ระหว่างแนวน้ำกับแนว กราบเรือ

3. ให้ติดป้ายชื่อเรือ ตามข้อ 1 และข้อ 2 ที่มีระวางขับน้ำ ตั้งแต่ 100 ตันขึ้นไป และเรือ ประเภทเรือตรวจการณ์ใกล้ฝั่งติดที่ข้าง สะพานเดินเรือทั้งสองกราบ เป็นภาษาไทยอยู่ ด้านบน และภาษาอังกฤษอยู่ด้านล่าง ลักษณะ ของป้ายชื่อเรือ ให้เป็นไปตามที่กองเรือยุทธการ กำหนด

4. การเขียนหมายเลข (Hull number) ให้ใช้ตัวเลขอาระบิก หมายเลขตัวเรือ (Hull number) จะถูกเขียนไว้ที่หัวเรือ (ในเรือดำน้ำ หมายเลขตัวเรือจะเขียนไว้บริเวณหอกกล้อง ตาเรือ) หมายเลขตัวเรือจะช่วยยืนยันรูปพรรณ ของเรือ คำนี้ใช้อีกอย่างหนึ่งได้ว่า “bow number” เช่น หมายเลขหลักที่ 1 แสดง ประเภทของเรือ มี 9 ประเภท เรียงตาม หมายเลข

- เรือบัญชาการและสนับสนุนการยกพล

ขึ้นบก (amphibious command and support ship)

- เรือดำน้ำ (submarine)
- เรือเร็วโจมตี (fast attack craft)
- เรือพิฆาต เรือฟริเกต และเรือคอร์เวต

(destroyer, frigate and corvette)

- เรือตรวจการณ์ (patrol vessel)
- เรือสงครามทุ่นระเบิด (mine ship)
- เรือยกพลขึ้นบก (landing ship)
- เรืออุทกศาสตร์ เรือช่วยรบ และเรือ

ประเภทอื่นๆ

- เรือบรรทุก เครื่องบิน/เฮลิคอปเตอร์

(aircraft/helicopter carrier)

หมายเลขหลักที่ 2 แสดงชั้นของเรือ

โดยนับจากลำดับเรือที่ต่อเสร็จและปล่อย ลงน้ำก่อนของแต่ละชั้น เช่น เรือประจัญบาน ไอโอวา ซึ่งเป็นเรือลำแรกของชั้น ไอโอวา เป็นต้น ส่วนเรือที่มีชั้นใกล้เคียงกัน จะได้ พิจารณารวมไว้ในชั้นเดียวกัน

หมายเลขหลักที่ 3 และ 4 แสดงลำดับที่ ของเรือ

โดยนับจากเรือที่ต่อเสร็จและปล่อยลงน้ำ ก่อน เริ่มจากลำดับที่ 1 เรียงต่อไปตามลำดับ ในกรณีที่มีเรือในชั้นเดียวกัน มีมากกว่า 9 ลำ หมายเลขเรือจะเพิ่มเป็น 4 ตัว



USNS Comfort (T-AH-20) USNS Mercy (T-AH-19)

HOSPITALS + AT SEA

MISSION The two Mercy-class hospital ships have become prime assets in the Navy's efforts to provide humanitarian assistance and disaster relief. Military Sealift Command Hospital Ships are being deployed in support of the nation's COVID-19 response efforts. Ships will treat non-COVID-19 patients which will allow local health professionals to further focus on treating COVID-19 patients.

THE BASICS ▶ BOTH SHIPS

Both ships can staff up to **1200** MEDICAL PERSONNEL

And also have capabilities & equipment comparable to a **MODERN HOSPITAL ASHORE**

Maintain up to **5000** UNITS OF BLOOD

Inside Each Ship

- ONE CT SCANNER
- FOUR RADIOLOGY SUITES
- TWELVE OPERATING ROOMS
- 1000 PATIENT BEDS
- ONE ISOLATION WARD
- EIGHTY INTENSIVE CARE BEDS

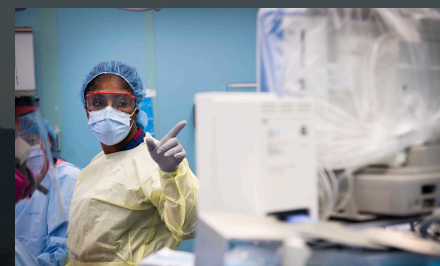
Operating Status & Crew

When not deployed, each ship is kept in reduced operating status. Comfort in Norfolk, Virginia, and Mercy in San Diego.

In full operating status, both ships are managed and maintained by a crew of **UP TO 1200 MEDICAL STAFF AND 71 CIVIL SERVICE MARINERS**

For more information go to: www.navy.mil/covid19

Revised March 23, 2020



- กินน้ำลึก 33 ฟุต (ประมาณ 10 เมตร)
- ระบายขับน้ำเต็มที 69,350 ตัน
- ความเร็ว 17.5 นอต หรือประมาณ 31.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- มีดาดฟ้าเฮลิคอปเตอร์ รับ-ส่งได้ทุกแบบ
- ไม่มีอาวุธ
- ลูกเรือระหว่างปฏิบัติการกิจ ประกอบด้วย
- MSC (Military Sealift Command ผู้ควบคุมเรือ) จำนวน 63 คน
- บุคลากรทางการแพทย์ 956 คน
- กำลังสนับสนุนที่เป็นทหารเรือ 258 คน
- ลูกเรือในระหว่างจอดพัก ประกอบด้วย
- MSC 1680
- บุคลากรทางการแพทย์ 40 คน
- ที่ตั้งปกติ (Home Port) อยู่ที่เมือง นอร์ฟอล์ก เวอร์จิเนีย สหรัฐอเมริกา

แม้จะมีตัวช่วยอย่าง USNS Comfort เข้าร่วมสู้ภัย COVID-19 มาแล้ว 3 สัปดาห์แล้ว สถานการณ์ระบาดจากโรคร้ายครั้งนี้ ในสหรัฐอเมริกา ยังมิได้ลดความรุนแรงลงเท่าใดนัก ยังมีผู้ติดเชื้อ และผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก ณ วันที่ 20 เมษายน 2563 สหรัฐฯ มีผู้ติดเชื้อ 755,533 ราย เสียชีวิต 41,379 ศพ ในขณะที่ทั่วโลกมีผู้ติดเชื้อรวม 2,386,893 ราย เสียชีวิต 165,408 ศพ จึงเห็นได้ว่าปัญหานี้ของสหรัฐฯ ยังอยู่ในระดับรุนแรงมาก ผู้ติดเชื้อคิดเป็นร้อยละ 31.59 ของทุกประเทศรวมกัน ในขณะที่ผู้เสียชีวิต ร้อยละ 25.02 ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูงมากก็ได้แต่หวังว่าทางรัฐบาลสหรัฐฯ จะเพิ่มมาตรการต่างๆ ในการต่อต้านภัยมืดครั้งนี้ให้ครอบคลุมและรัดกุมยิ่งขึ้น รวมทั้งการหาเรือพยาบาลลำอื่นๆ ซึ่งเชื่อว่ามีอยู่มาพอสมควร มาช่วยเสริมทัพ รับมือกับ COVID-19 ได้ดีขึ้น และสามารถควบคุมสถานการณ์ได้อย่างถาวร

USNS Comfort เรือพยาบาลของสหรัฐฯ ร่วมสู้ภัย COVID-19

USNS Comfort (T-AH-20) เป็นเรือสนับสนุนการรบมิใช่เรือรบโดยตรง แต่ประจำการอยู่ในกองทัพบกเรือสหรัฐฯ เช่นกัน ลูกเรือส่วนใหญ่เป็นพลเรือน โดยเฉพาะบุคลากรทางการแพทย์ สามารถให้การรักษาโรคต่างๆ ได้ค่อนข้างครอบคลุมเช่นโรงพยาบาลทั่วไป อาทิ การผ่าตัดและทันตกรรม รับผู้ป่วยได้ถึง 1,000 เตียง มีเครื่องมือ และอุปกรณ์การแพทย์ที่ทันสมัย

ในภารกิจร่วมต่อสู้ภัย COVID-19 ครั้งนี้ USNS Comfort ได้รับคำสั่งให้เข้าปฏิบัติหน้าที่ ณ มหาวิทยาลัยนิวยอร์ก ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2563 โดยมีได้รับมอบหมายให้รักษาผู้ป่วยที่ติดเชื้อ COVID-19 โดยตรง แต่ให้การดูแลรักษาผู้ป่วยด้วยโรคอื่นที่จำเป็นต้องได้รับการบำบัดอย่างเร่งด่วน การรอคิวจากสถานพยาบาลตามระบบปกติอาจไม่ทันการณ์ เพราะต้องใช้เวลาคอยนานกว่าเดิมาก เนื่องจากต้องดูแลผู้ป่วยจำนวนมากที่ติดเชื้อ COVID-19

นั่นเอง การแบ่งเบาภาระส่วนนี้มาจากสถานพยาบาลบนบก ย่อมมีส่วนช่วยให้การสู้ภัย COVID-19 ของมหานครนิวยอร์ก และสหรัฐอเมริกาโดยรวมมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงขึ้น

คุณลักษณะทั่วไปของ USNS Comfort

- วางกระดูกงูเมื่อ วันที่ 1 พฤษภาคม 2518 (ออกแบบให้เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน)
- ปล่องลงน้ำเมื่อ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2519
- ปรับปรุงเป็นเรือพยาบาล และขึ้นระวางประจำการ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2530
- สร้างโดย National Steel and Shipbuilding Co., San Diego, California
- ความยาว 884 ฟุต (ประมาณ 272.6 เมตร)
- ความกว้าง 106 ฟุต (ประมาณ 32.3 เมตร)



Special Report

หลากหลายความคิด
กับ COVID-19

ในเดือนธันวาคม 2562 มีการตรวจพบผู้ป่วยจากเชื้อไวรัสที่แปลกใหม่ รู้จักกันในชื่อนั้นว่า Virus Corona สายพันธุ์ใหม่ ต่อมาทางองค์การอนามัยโลก หรือ WHO (World Health Organization) กำหนดให้ใช้ชื่อ COVID-19 ซึ่งย่อมาจาก Corona Virus Disease 2019 และใช้กันเป็นสากลจนถึงปัจจุบัน

การระบาดครั้งแรกเกิดขึ้นที่เมืองอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีการแพร่เชื้ออย่างรวดเร็ว ยังไม่มีควาไยสามารถยับยั้งการคุกคามของภัยนี้ได้โดยตรง ต้องรักษากันตามอาการ มีผู้ป่วยและผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างน่าตกใจ จนทางการจีนต้องใช้มาตรการที่เฉียบขาด ประกาศปิดเมืองอู่ฮั่น ในวันที่ 13 มกราคม 2563 ห้ามคนเข้าออกเมืองนี้ ปิดร้านค้าและสถานบริการต่างๆ มากขึ้นโดยลำดับ จนถึงขั้นบังคับให้คนอยู่แต่ในบ้านตน ผ่านไปราวสองเดือนครึ่งจึงสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ ประกาศเปิดเมืองและผ่อนคลามาตรการคุมเข้มต่างๆ ในปลายเดือนมีนาคม 2563 มียอดผู้ติดเชื้อเวลานั้นกว่าแปดหมื่นคน และเสียชีวิตสามพันคนเศษ

ในช่วงเวลาที่คาบเกี่ยวกันนั้น COVID-19 ก็แพร่ระบาดเข้ามาในไทย และอีกหลายประเทศเกือบทั่วโลก ในอัตราการขยายตัวที่สูงมาก โดยเฉพาะในยุโรปและอเมริกา มีคนติดเชื้อและเสียชีวิตเป็น

จำนวนมากอย่างคาดไม่ถึง หลายประเทศแซงหน้าจีนไปไกล เช่น สหรัฐอเมริกา สเปน และ อิตาลี จนถึงปัจจุบัน (13 เมษายน 2563) ทั่วโลกมีผู้ติดเชื้อ 1,917,239 คน เสียชีวิต 119,090 คน ส่วนใหญ่อยู่ในซีกโลกตะวันตก ส่วนในเอเชียซึ่งมีการระบาดเป็นวงกว้างเช่นกัน สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ค่อนข้างดีกันเป็นส่วนใหญ่ จำนวนคนติดเชื้อลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญ มีอัตราผู้เสียชีวิตเฉลี่ยราวร้อยละ 4 ในขณะที่ทั่วโลกมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตร้อยละ 6.21 ส่วนของไทยค่อนข้างต่ำเพียงร้อยละ 1.55 เท่านั้น

สำหรับประเทศไทยเราสามารถจัดการแก้ปัญหาได้อย่างน่าพอใจ เริ่มจากการตระหนักรู้และเตรียมการตั้งรับตั้งแต่เนิ่นๆ หลังจากจีนประกาศปิดเมืองอู่ฮั่นเพียงวันเดียว ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องของไทยก็เร่งปรึกษาหารือกัน วางแผนด้านภัยนี้ด้วยการกำหนดมาตรการต่างๆ จากเขาไปหาหนัก จัดตั้ง ศบค. (ศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19) ขึ้นควบคุมในภาพรวม มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นผู้อำนวยการ มีการออกพระราชกำหนดการแพร่ระบาดของเชื้อในลักษณะกฎหมายฉุกเฉิน ประกาศปิดสถานศึกษาและสถานบริการต่างๆ เกือบทุกประเภท ห้ามเดินทางเข้าออกประเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต รวมทั้งห้ามออกจากบ้านในช่วงเวลาที่กำหนด ทั้งยังให้อำนาจผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้ว่า กทม. และ

นายกเทศมนตรีเมืองพัทยา สามารถกำหนดมาตรการเสริมได้ตามที่เห็นสมควร ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี จนอาจกล่าวได้ว่าเราสามารถควบคุมสถานการณ์ได้แล้วอย่างน่าพอใจทีเดียว

จากสถิติวันที่ 13 เมษายน 2563 ไทยมีผู้ติดเชื้อรายใหม่เพียง 28 คน ต่ำสุดในรอบสามสัปดาห์ ยอดติดเชื้อรวม 2,579 คน เสียชีวิตเพิ่ม 2 ราย รวมเป็น 40 ศพ รักษาหายเพิ่ม 70 ราย รวมกลับบ้านได้แล้ว 1,288 คน หรือราวร้อยละ 49.9 ของผู้ติดเชื้อทั้งหมด จำนวนผู้หายป่วยในแต่ละวันเริ่มสูงกว่าจำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่ อาทิในวันที่ 11 เมษายน 2563 ส่วนต่าง 50 คน วันที่ 13 ได้กำไรอีก 42 คน ทำให้ผู้ประสบภัยรับการรักษาในโรงพยาบาลต่างๆ ลดลงเรื่อยๆ บุคลากรทางการแพทย์ก็รับภาระเบาลง พอมั่นใจได้ว่าอีกไม่นานสถานการณ์ที่คุกคามชีวิตจิตใจคนไทยมาราวสามเดือนจะคลี่คลายไปในทางที่ดีชัดเจนขึ้นอีกมาก

จากการดำเนินการของไทยราวสามเดือนที่ผ่านมา พอมั่นใจได้ว่าเราถูกทางแล้ว มาตรการต่างๆ รวมทั้งความร่วมมือของทุกฝ่ายก่อให้เกิดผลดีอย่างชัดเจน ปัจจัยที่มีส่วนเสริมอย่างสำคัญ คือ การรวบรวมข้อมูลอย่างละเอียดครบถ้วน มีการวิเคราะห์และแถลงให้ประชาชนทราบรายวัน ช่วยให้ทุกคนทราบความเป็นไปที่แท้จริง ลดความตื่นตระหนกและปฏิบัติตนได้

ถูกต้องมากขึ้น

กระนั้นก็ตาม การมองต่างมุมของคนบางกลุ่ม ทั้งโดยสุจริตและความมิดชิดต่อฝ่ายรัฐ รวมทั้งผู้ที่ขาดความรับผิดชอบต่อส่วนรวมได้ก่อกระแสที่ไม่พึงประสงค์อยู่เนืองๆ นับเป็นอุปสรรคและการบั่นทอนกำลังใจผู้ทำงานอย่างไม่น่าจะเกิดขึ้นเลย ด้วยความมุ่งมั่นทุ่มเทของทุกฝ่ายที่มีความตั้งใจจริงในการต่อต้านภัยมืดในครั้งนี้ ภารกิจโดยรวมก็ยังคงดำเนินต่อไปได้อย่างราบรื่นตามสมควร และเชื่อว่าจะนำไปสู่ความสำเร็จในอนาคตอันใกล้

การมีความเห็นต่างในเรื่องเดียวกันนับเป็นธรรมชาติของมนุษย์ ถ้าเป็นไปโดยบริสุทธิ์ใจแล้วย่อมรับฟังเหตุผลของกันและกัน นำไปสู่ข้อสรุปที่ดีได้ไม่ยากนัก ในทางกลับกัน หากการมองต่างมุมเกิดจากความมิดชิดของผู้ที่มีความไม่พอใจฝ่ายรัฐ ย่อมหาทางโต้แย้งและตำหนิติเตียนมาตรการต่างๆ รวมทั้งวิบัติปฏิบัติของผู้ที่หน้าตาอยู่เสมอ จึงไม่ควรสนใจและให้ความสำคัญกับความคิดเช่นนี้ มุ่งแก้ปัญหาตามแผนที่วางไว้ต่อไป ความเห็นที่สมเหตุสมผลไม่ว่ามาจากฝ่ายใดก็ตาม ควรรับมาพิจารณาประกอบการปรับแผนงานให้เหมาะสมยิ่งขึ้นตามสถานการณ์ในแต่ละช่วง

เรื่องแนวโน้มสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ก็เช่นกัน คนไทยทั้งไปมีความเห็นแตกต่างกันมากมายจนแทบไม่น่าเชื่อหลายคนคิดว่าจะควบคุมไม่อยู่ ภายในเดือนเมษายน 2563 อาจมีคนติดเชื้อมากกว่าสามแสนราย คนตาย



คงหลักหมื่น ทั้งที่ตัวเลขต่างๆ ในปัจจุบันต่ำกว่ากันอย่างเทียบไม่ได้ ดังที่ได้ให้ข้อมูลสถิติไว้แล้วในตอนต้น สาเหตุสำคัญของการมีมุมมองและความเชื่อที่ผิดแผกกันมีหลายประการ อาทิ ความแปลกใหม่ของปัญหา ซึ่งมีความซับซ้อนคลุมเครือ ส่งผลร้ายค่อนข้างรุนแรงและรวดเร็ว การมีความรู้และประสบการณ์ที่แตกต่างกันของประชาชนทั่วไป แม้แต่ในหมู่บุคลากรทางการแพทย์ด้วยกัน และที่สำคัญไม่น้อยไปกว่ากันคือทัศนคติในการมองโลกของแต่ละคน ซึ่งอาจจะต่างกันได้จนกลายเป็นคนละเรื่อง ผู้ที่คิดบวกก็จะมองหาแต่แง่ดีของปรากฏการณ์ต่างๆ ส่วนผู้ที่มองโลกในแง่ร้ายก็มองเห็นแต่เรื่องที่จะนำทุกข์และความสูญเสียมาให้ นับเป็นธรรมชาติของมนุษย์ในทุกสังคม

แง่คิดที่ใคร่ นำเสนอในบทความนี้ก็คือ เราควรมองทุกอย่างด้วยใจเป็นกลางเพื่อให้เห็นภาพรวมถูกต้องและชัดเจนมากขึ้น ยึดข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นและมีการนำเสนออย่างละเอียดในแต่ละวันเป็นพื้นฐาน นำข้อมูลทางสถิติต่างๆ รวมทั้งความเห็นของผู้รู้มาวิเคราะห์ด้วยหลักความคิดอย่างมีวิจารณญาณ (Critical Thinking) ย้อนนำมาซึ่งข้อสรุปที่เชื่อถือได้สูง รวมทั้งการประมาณสถานการณ์ล่วงหน้าได้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงด้วย

ข้อเท็จจริงที่น่าวิเคราะห์มากประการหนึ่ง คือ ความแตกต่างของจำนวนผู้ติดเชื้อ ผู้ป่วยที่ต้องรับการ

ในสถานพยาบาล ผู้ที่หายแล้ว และผู้เสียชีวิต แต่ละประเทศมีความผิดแผกกันมาอย่างน่าแปลกใจทีเดียว ตัวอย่างเช่นในจีนกับสหรัฐอเมริกา ในปัจจุบันจีนมีผู้ติดเชื้อ 82,160 ราย เสียชีวิต 3,341 ศพ รวบรวมร้อยละ 4 ในขณะที่สหรัฐอเมริกา มีผู้ติดเชื้อ 583,411 ราย เสียชีวิต 23,426 ศพ คิดเป็นร้อยละ 4.0 เช่นกัน ความแตกต่างที่สำคัญคือการแพร่ระบาดในสหรัฐฯ เกิดหลังจากราวสองสามเดือน แต่มีผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมาก เฉพาะในมหานครนิวยอร์กเมืองเดียวขณะนี้ มีผู้ติดเชื้อสูงกว่าทุกประเทศในโลก แต่อัตราการเสียชีวิตเมื่อเทียบกับจำนวนผู้ติดเชื้อกลับใกล้เคียงกันมากกับจีน จากการวิเคราะห์ขั้นต้นพอสรุปได้ว่าสหรัฐฯ ตั้งรับช้าเกินไป คงคาดไม่ถึงว่าโรคภัยจะระบาดถึงประเทศตนรวดเร็วและรุนแรงเพียงนี้ การใช้มาตรการควบคุมต่างๆ ไม่เข้มข้นเพียงพอ โดยเฉพาะในระยะแรกของการแพร่ระบาด สภาพสังคมและวัฒนธรรมในการใช้ชีวิตก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลค่อนข้างมากเช่นกัน ส่วนที่

อัตราการเสียชีวิตอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำนั้นน่าจะเป็นผลมาจากศักยภาพทางการแพทย์ และความเข้มแข็งด้านสาธารณสุขของประเทศ ทางด้านยุโรปยังมีสถิติที่น่าวิเคราะห์มากขึ้นไปอีก อาทิ สเปนและอิตาลี มีผู้ติดเชื้อจำนวนมาก และอัตราการเสียชีวิต สูงเกินร้อยละ 10 อย่างน่าตกใจ กล่าวคือขณะนี้สเปนมีผู้ติดเชื้อ 169,628 ราย เสียชีวิต 17,628 ศพ คิดเป็นร้อยละ 10.4 ในขณะที่อิตาลีมีผู้ติดเชื้อ 159,516 ราย เสียชีวิต 20,465 ศพ หรือราวร้อยละ 12.8 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงที่สุดในโลก มากกว่าอัตราเฉลี่ยทั่วโลกสองเท่าเศษ สูงกว่าจีนและสหรัฐฯ สามเท่ากว่า และมากกว่าไทยเกินแปดเท่า ตัวเลขเหล่านี้บ่งชี้ว่า มีประโยชน์มาก สำหรับการประเมินสถานการณ์เพื่อกำหนดแผนรวมทั้งมาตรการต่างๆ ในการแก้ปัญหาต่อไป ที่นับว่าสำคัญยิ่งสำหรับเราชาวไทยก็คือ ความรู้ชัดในศักยภาพที่สูงส่งของการแพทย์ และระบบสาธารณสุขของประเทศ การมีแผนและมาตรการแก้ปัญหาที่เหมาะสมและความร่วมมือร่วมใจกันของ

ทุกภาคส่วน เราจึงอยู่ในสถานะที่เหนือกว่าเกือบทุกประเทศในการต่อต้านภัยจากโรคระบาด COVID-19 ครั้งนี้

การมีความคิดเห็นแตกต่างกันในเรื่องใดเรื่องหนึ่งมิใช่เรื่องแปลก และก็ไม่จำเป็นต้องมีฝ่ายหนึ่งผิด อีกฝ่ายหนึ่งถูกเสมอไป อาจผิดหรือถูกทั้งคู่ก็ได้ จึงไม่ควรเอาชนะคะคานกันจนเป็นความขัดแย้งส่วนตัว ซึ่งไม่เกิดประโยชน์อันใดเลย สร้างปัญหาให้ส่วนรวมอีกต่างหาก หลักการ “แสวงจุดร่วมและ สงวนจุดต่าง” ยังใช้ได้ผลอยู่เสมอตลอดมา และคงตลอดไป โดยเฉพาะในยามที่สังคมระส่ำระสาย กำลังเผชิญทุกข์ภัยร้ายแรงร่วมกัน ความรู้รักสามัคคีคือพลังอันยิ่งใหญ่ที่จะช่วยให้อุปสรรคทั้งหลายคลี่คลายได้เร็วยิ่งขึ้น การช่วยกันคิดและมองในหลายแง่มุมที่อาจจะเห็นภาพต่างๆ กันไป ย่อมมีส่วนช่วยให้เราเห็นภาพรวมของปัญหาที่ถูกต้องชัดเจนมากกว่าการเลือกมองในบางมุม อันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาที่ตรงจุดได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงในที่สุด

ผองไทยรวมใจด้านภัย COVID-19

ใช้โควิด ทำจิตตก ตระหนกทั่ว
ยังไม่รู้ ต้องสู้กัน ถึงวันใด
ติดตามข่าว ทุกเช้าค่ำ นำมาคิด
ตั้งสติ ริเริ่มทำ ตามคำสอน
การแพทย์ไทย ไม่น้อยหน้า นานาชาติ
พร้อมปกป้อง ผองภัย ในทุกทาง
ศึกครั้งนี้ มีวินัย สงบได้
อดทนสู้ อยู่ไม่นาน ผ่านไปเอง

ต่างหวาดกลัว หัวปั่น ชวนหวั่นไหว
รักษาใจ ไว้ให้มัน อย่าสั่นคลอน
เพียรพินิจ ถึงพิษภัย ให้ชัดก่อน
ผู้รู้สอน อย่าขออนเฉ เทนอกรทาง
รวมคนกล้า สามารถ เข้าขัดขวาง
ทุกคนต่าง ร่วมกางกัน มิหวั่นเกรง
หากผองไทย ใจเข้มแข็ง แกร่งกล้าเ่ง
รอบรเรลง เพลงพิชิต โควิดเอย

นรชาติ

3 เมษายน 2563 (ปรับปรุงเล็กน้อย 14 เมษายน 2563)



หลักสูตรนายท่า Harbor Master



เรียนออนไลน์

เปิดแล้ววันนี้ สมัครเลย

วัตถุประสงค์ของหลักสูตร

- เพื่อให้ผู้รับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายและ ความรับผิดชอบของนายท่า
- เพื่อให้ผู้รับการอบรมมีความเข้าใจถึง กฎหมายประกาศ ข้อบังคับ และข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการนำเรือเข้า-ออก ท่าเทียบเรือ นั้น ๆ
- เพื่อให้ผู้รับการอบรมมีความเข้าใจ เกี่ยวกับคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับทางเรือท่าเทียบเรือและความสำคัญตลอดจนหน้าที่ของเชือกที่ใช้ผูกยึดเรือแต่ละเส้นอย่างถูกต้อง ซึ่งจะทาให้เกิดความปลอดภัยต่อการผูกยึดเรือและตัวผู้ปฏิบัติงานเอง
- เพื่อให้ผู้รับการอบรมสามารถเตรียมการก่อนเข้าปฏิบัติงานที่ท่าเทียบเรือได้อย่างเหมาะสม
- เพื่อให้ผู้รับการอบรมสามารถสื่อสารกับนาร่องเกี่ยวกับการเข้า-ออกเทียบได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถเตรียมการก่อนเรือเข้าเทียบและก่อนเรือออกจากเทียบได้อย่างถูกต้องเหมาะสมและปลอดภัย
- เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมเข้าใจเกี่ยวกับการทำงานของเรือรับเชือกและเจ้าหน้าที่รับเชือก รวมถึงประสานงานได้อย่างเหมาะสม
- เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมเข้าใจเกี่ยวกับการทำงานของเรือ ดึง-ดันลากจูงรวมถึงประสานงานได้อย่างเหมาะสม

โปรโมชั่นพิเศษ



โทร 02-7033232



โรงเรียนสยามการเดินเรือ ท่าบ้าน สมุทรปราการ

092-2588190 คุณช้อย, 092-2511217 คุณตุ๊กตา, 095-3071745 คุณเนส

- หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ/ฝ่ายช่างกล
- หลักสูตรลูกเรือฝ่ายเดินเรือ/ฝ่ายช่างกล
- หลักสูตรการโรงแรมและเรือสำราญ



จบแล้วมีงานทำแน่นอน
สำรองที่นั่งเลย



โรงเรียนสยามการเดินเรือ

02-7033232



โรงเรียนสยามการเดินเรือ ทำயบ้าน สมุทรปราการ

092-2588190 คุณช้อย, 092-2511217 คุณตุ๊กตา, 095-3071745 คุณเนส

Moving Rapidly Together

**We will ...
succeed !**



มารีนไทย กรุ๊ป
MARINETHAIR 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