

# *a*BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com  
**MAGAZINE**

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.13 • ISSUE 152 • SEPTEMBER 2022

## Boat Technic

เครื่องยนต์ดับกลางทะเล  
ควรทำอย่างไร

## Boat report

ชั่วโมงหรรษา

Happy Hour!

## Special report

เบื้องหลังความสำเร็จ

ในการพัฒนาประเทศของ  
สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนที่ 5)  
เส้นทางการสืบทอดอำนาจของผู้นำ  
ประเทศในยุคหลังสงครามประชาชน

# ALFRESCO 125

TRADITIONAL YACHTING EXCELLENCE  
WITH ELEVATED DESIGN  
AND ENGINEERING

Marine Radar  
ARPA MDC-5020T

รุ่นฟังก์ชันเรือรบ CFAR เอกสิทธิ์เฉพาะ KODEN

KODEN



Find us on:  
facebook.

aboatmagazine





Your Safety Partner on board



# LIFERAFT RENTAL

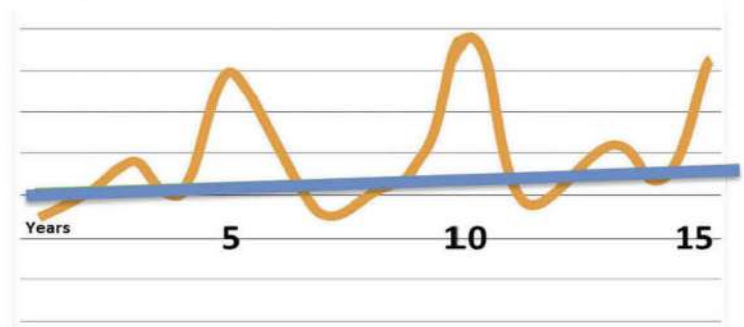


## WHY Choose? Liferaft Rental

- \$ 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](mailto:info@msc.co.th)

Website : [www.msc.co.th](http://www.msc.co.th)

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







# โรงเรียนสยามการเดินเรือ SIAM MARITIME SCHOOL



## Advanced Placement Program (AP Program) โครงการเรียนล่วงหน้า

โรงเรียนสยามการเดินเรือ มีนโยบายในการสนับสนุน และส่งเสริมเยาวชนที่มีความมุ่งมั่นเป็นพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหานักเรียนซึ่งมีความตั้งใจจะศึกษาเล่าเรียนและประกอบอาชีพด้านพาณิชย์นาวี ดังนั้น “โครงการเรียนล่วงหน้า” เป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถส่งเสริมให้มีโอกาสได้พัฒนาตามความสนใจ โครงการเรียนล่วงหน้าเป็นโครงการที่คล้ายคลึงกับ Advanced Placement Program (AP Program) ที่เริ่มดำเนินการในประเทศสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ปี 2498 โดยความร่วมมือของโรงเรียนและวิทยาลัยต่างๆ ในการส่งเสริม และจัดการศึกษาให้นักเรียนสามารถเลือกเรียนบางวิชาที่สนใจ โดยได้รับการฝึกในบางหลักสูตรของ “คนประจำเรือ” ตามแต่ละสาขา



ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น โรงเรียนสยามการเดินเรือจึงเปิดรับนักเรียนเข้าศึกษาในโครงการเรียนล่วงหน้าใน ปีการศึกษา 2566 โดยจะทำการเปิดสอน 7 หลักสูตรพื้นฐานคนประจำเรือคือ

1. ความปลอดภัยของบุคคลและความรับผิดชอบต่อสังคม
2. การปฐมพยาบาลเบื้องต้น
3. การป้องกันและการดับไฟ
4. การดำรงชีพในทะเล
5. พื้นฐานการรักษาความปลอดภัยในเรือ
6. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ
7. อนุสัญญาแรงงานทางทะเล

เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ได้รับโควตาเข้าเรียนหลักสูตร นายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ ในปีการศึกษา 2566 ต่อไปอีกด้วย

สมัครออนไลน์



BOOK NOW

รับจำนวนจำกัดเพียง 10 คนเท่านั้น!

สอบถามโทร. 02 703 3232 / 082 209 919



Facebook Page



LINE OA





## EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดไม้ติดมือ พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, คุณชลันธุ์ สักกาวาศ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครนิตย วาณิชชัย

สวัสดีครับ แฉวร่วม **aboat** ที่รักทุกท่าน

ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงผันผวนต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของทุกภาคส่วนในสังคมมนุษย์ จำเป็นที่ทุกคนต้องติดตามให้รู้เท่าทัน สามารถวิเคราะห์/สังเคราะห์เรื่องที่เกิดขึ้นจนเข้าใจชัดเจน มองเห็นผลกระทบทั้งด้านบวกและลบที่อาจส่งมาถึงตนเองและหมู่คณะ ไม่ว่าจะเป็นระดับครอบครัว องค์กรที่เราทำงานด้วย และประเทศชาติโดยรวม เพราะปรากฏการณ์ทั้งหลายมิได้เกิดขึ้นและตั้งอยู่เพียงลำพัง ล้วนมีความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกันมากบ้างน้อยบ้างอยู่เสมอ

**aboat** ขอเป็นแหล่งความรู้เล็กๆ ที่พยายามสรรหาสาระที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่าน นำเสนอเพื่อช่วยสร้างเสริมเติมเต็มให้ทุกท่านเกิดความเข้าใจเป็นไปต่างๆ อย่างแจ่มชัดยิ่งขึ้น รวมทั้งเรื่องที่น่าสนใจไปใช้ได้โดยตรงกับการทำมาหากินของบางท่าน โดยเฉพาะผู้มีอาชีพทางทะเล อาทิ ปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์กลางทะเล การลากจูงเรือเข้าฝั่ง มีคำแนะนำที่ถูกต้องทั้งด้านการเตรียมการเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดปัญหา และการแก้ไขข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นอย่างถูกวิธี ผู้นำเสนอได้ค้นคว้าและเรียบเรียงไว้อย่างละเอียดชัดเจน ง่ายต่อการทำความเข้าใจและนำไปใช้ประโยชน์ ลองอ่านดูครับ เชื่อว่าจะเห็นด้วย

บรรณาธิการบริหาร

## OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีเทนเบิร์ก 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 บรรณาธิการผู้พิมพ์/โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี  
บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ **aboat** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุริดา ช่วงชล ศิลปกรรม ยุทธธิดา อนุศรี, ART **aboat** MAGAZINE  
ฝ่ายกฎหมาย จริญญา สันเนตร





# ใหม่! **ล่าสุดเหนือกว่าใคร** 15 inch Color LCD **Marine Radar / ARPA MDC-5020T**

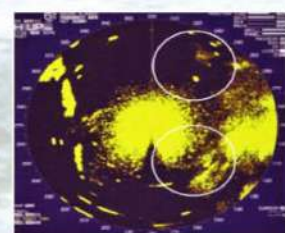
**รุ่นฟังก์ชันเรือรบ CFAR**  
**เอกสิทธิ์เฉพาะโคเด็น เท่านั้น**



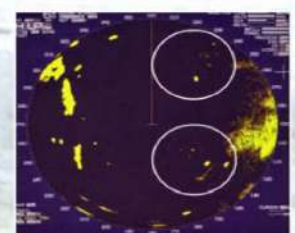
# KODEN

## Features

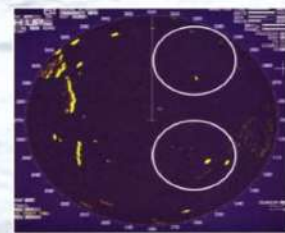
- MDC-5020T has a chart overlay feature with C-Map chart (NT or MAX) is overlaid on the radar screen (Chart: Owner supplied) .
- 15 " high-resolution XGA color LCD with anti-reflective coating. It increased visibility in direct sunlight and prevents condensation.
- Open antenna length 6 or 9 feet
- Clear image with High-speed sampling in short range
- Auto gain with simple operation
- Improved visibility of the echoes by auto STC and CFAR
- Built-in AIS interface for displays up to 500 targets
- Built-in TT (ARPA) tracks up to 50 targets
- Black Box type connects to any XGA type display
- Output power: 25kW



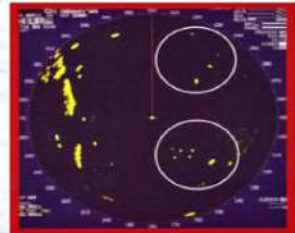
SEA and RAIN clutter on Radar Image



SEA anti-clutter function image



SEA anti-clutter and RAIN anti-clutter function image



CFAR function image for clear target detection



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด  
 อาคาร 555 หมู่ที่ 3 ถ.ห้วยบ้าน ต.ห้วยบ้าน อ.เมือง 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







## กรมเจ้าท่า จัดประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

นายสมชาย สุนัสขจรกุล รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านวิชาการ เป็นประธานการประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้กระบวนการตรวจสอบประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Procedures for the IMO Member State Audit) ผ่านระบบ Video Conference โดยมีหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กองทัพเรือ กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ สำนักงานประมง กรมอุตุนิยมวิทยา เข้าร่วมการประชุมในวันที่ 11 สิงหาคม 2565 ณ ห้องประชุมวิสูตรสาคร ชั้น 4 อาคาร 162 ปี กรมเจ้าท่า

การจัดประชุมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับบุคลากรกรมเจ้าท่า และผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ เกี่ยวกับกระบวนการตรวจสอบประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) และกำหนดการตรวจสอบประเทศไทย ซึ่งถูกกำหนดในเดือนกุมภาพันธ์ 2566

ทั้งนี้ ประธานที่ประชุมฯ ได้กล่าวขอบคุณทุกหน่วยงาน รวมถึงการชักชวนเจ้าหน้าที่ให้มีความเข้าใจ พร้อมรับการตรวจสอบ ซึ่งการตรวจสอบประเทศสมาชิกจะส่งผลต่อการพัฒนามาตรฐานด้านพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับจากนานาประเทศ



## ศรชล. แดงผลการปฏิบัติงานเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

วันที่ 19 สิงหาคม 2565 พลเรือเอก เกลี้ยงศักดิ์ ศิริสวัสดิ์ เสนาธิการทหารเรือ ในฐานะ เลขาธิการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริหาร ศรชล. ครั้งที่ 4/2565 โดยมี พลเรือโท ประวิณ จิตตินันทน์ รอง เลขาธิการ ศรชล. และผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานหลัก 7 หน่วยงานประกอบด้วย กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง การศุลกากร กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุม ซึ่งที่ประชุมรับทราบผลการปฏิบัติงาน ของ ศรชล. การดำเนินการของ ศรชล. ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 และการรายงานสถานการณ์การค้ามนุษย์ ประจำปี 2565 ของกระทรวงการต่างประเทศ สหรัฐอเมริกา ซึ่งยกระดับประเทศไทยขึ้นสู่ระดับที่ 2 (Tier 2) พิจารณาเห็นชอบร่างข้อบังคับคณะกรรมการบริหาร ศรชล. ว่าด้วยการสรรหาฯ

### สำหรับการประชุมครั้งนี้ มีเรื่องที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

1. ศรชล. มีผลการปฏิบัติงานเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จำนวนรวมทั้งสิ้น 425 เหตุการณ์ ประกอบด้วย ศรชล.ภาค 1 มีผลการปฏิบัติงานจำนวน 136 เหตุการณ์ ศรชล.ภาค 2 มีผลการปฏิบัติงานจำนวน 143 ศรชล.ภาค 3 มีผลการปฏิบัติงานจำนวน 146 เหตุการณ์
2. การดำเนินการของ ศรชล. ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 ซึ่ง ศรชล. จะดำเนินการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคลให้เป็นไปตามมาตรฐาน มีมาตรการควบคุมการใช้ การจัดเก็บ การเผยแพร่ และการถ่ายโอนข้อมูลส่วนบุคคล มีให้นำไปใช้ในวัตถุประสงค์อื่นที่มีใช่งานด้านความมั่นคง รวมทั้งดำเนินการบูรณาการข้อมูลส่วนบุคคลระหว่าง ศรชล. กับหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้รับการยกเว้นตาม พ.ร.บ.ฯ
3. การรายงานสถานการณ์การค้ามนุษย์ ประจำปี 2565 หรือ Trafficking in Persons Report 2022 (TIP Report) ของกระทรวงการต่างประเทศ สหรัฐอเมริกา ซึ่งยกระดับประเทศไทยขึ้นสู่ระดับที่ 2 (Tier 2) จากเดิมเป็นประเทศในกลุ่ม 2 บัญชีรายชื่อประเทศที่ต้องจับตามอง (Tier 2 Watch List)
4. ที่ประชุมเห็นชอบร่างข้อบังคับคณะกรรมการบริหาร ศรชล. ซึ่งมีสาระสำคัญในการควบคุมดูแลการจัดเก็บ การเบิกสรรหาฯ การตรวจสอบ และการดูแลรักษาสรรหาฯ และร่างกฎการใช้กำลัง ศรชล. ซึ่งมีสาระสำคัญในการป้องกันตนเอง การป้องกันเจ้าหน้าที่และทรัพย์สิน เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีหลักในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเหมาะสม

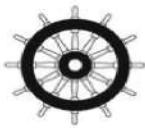


# Inflatable Lifejacket

## เสื้อชูชีพ แบบพองลม



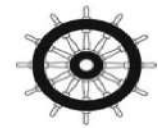
### FZSZ-I



Available in Color

 Yellow

### FZSZ-II



☒ SOLAS ☒ BUOYANCY : 150 N ☒ DOUBLE CHAMBER

☒ SOLAS ☒ BUOYANCY : 275 N ☒ DOUBLE CHAMBER

Cover Material Waterproof Polyester Oxford Neoprene  
Air bag material: Nylon + TPU  
Inflation time: Less than 5s  
Floating duration: Greater than 48hrs  
Buoyancy loss after 24 hours: Less then or equal to 5%  
2 x 33g CO2 gas cylinders  
Adjustable waist belt  
Stainless steel D-ring on belt  
Buddy Line  
Marine grade whistle and Automatic light  
Oral inflation tube  
Over pressure tube + relief valve on front chamber for  
manual inflation and deflation and also to relieve any  
excess pressure if both chambers are fired simultaneously  
SOLAS approved retro - reflective tape  
Inflation systems

- Cover Material Waterproof Polyester Oxford Neoprene  
- Air bag material: Nylon + TPU  
- Inflation time: Less than 5s  
- Floating duration: Greater than 48hrs  
- Buoyancy loss after 24 hours: Less then or equal to 5%  
- 2 x 60g CO2 cylinders  
- Adjustable waist belt  
- Stainless steel D-ring on belt  
- Buddy Line  
- Marine grade whistle and Automatic light  
- Oral inflation tube  
- Over pressure tube + relief valve on front chamber for  
manual inflation and deflation and also to relieve any  
excess pressure if both chambers are fired simultaneously  
- SOLAS approved retro - reflective tape  
- Inflation systems



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](mailto:info@msc.co.th)  
Website : [www.msc.co.th](http://www.msc.co.th)  
f : @marineservitec  
l : @marineservitec





# Boatreport 1



ชั่วโมงความสุข  
HAPPY HOUR!







ท่านสามารถกล่าวได้อย่างมั่นใจว่า Steve Cordingley จาก Aluminium Marine พอใจเป็นอย่างยิ่งกับสมรรถนะของเรือ "Happy Hour" ซึ่งเป็นเรือสองท้องความเร็วสูงลำล่าสุดของเขา ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์คู่ของ Yanmar รุ่น 6AYE-GT ขนาด 1,002 แรงม้า พร้อมเครื่องกำเนิดไฟฟ้า Mase ซึ่งใช้เครื่องยนต์ John Deere เป็นเครื่องยนต์ต้นกำลัง แน่นอนว่าเครื่องยนต์ทั้งสองนี้สามารถสร้างรอยยิ้มบนใบหน้าของเจ้าของกิจการเรือพาณิชย์จำนวนมากอย่างแท้จริง เนื่องจากทั้ง Yanmar และ John Deere เป็นเครื่องยนต์สมรรถนะสูงและสามารถจัดการกับอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดีที่สุดเมื่อเทียบกับเครื่องยนต์อื่นที่มีขนาดเดียวกัน

เครื่องยนต์คู่ของ Yanmar 6AYE-GT ช่วยให้เรือสองท้องความเร็วสูงลำใหม่ที่ต่อโดย Aluminium Marine เปล่งประกายฉายแสงขณะทำการทดสอบในทะเล ซึ่งเป็นบทพิสูจน์ว่าทำไมเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์คู่นี้จึงได้รับคำชื่นชมจากผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ที่ชาญฉลาดเป็นอย่างมาก

ตัวเรือสองท้องความเร็วสูงลำนี้ถูกต่อขึ้นโดยใช้แบบของ Incat Crowther เป็นเรือขนาดยาว 29 เมตร เรือ Happy Hour ถูกต่อให้กับ Bahamas Ferries Group และในที่สุดก็จะต้องถูกจัดส่งจากออสเตรเลีย ไปยังบ้านหลังใหม่ในทะเลแคริบเบียน

Ray Harris วิศวกรฝ่ายขายของ Power Equipment ใน Queensland ได้ทำงานอย่างใกล้ชิดกับ Aluminium Marine อีกครั้งในโครงการนี้ และเขาก็ยังได้ภูมิใจกับตัวเองที่เขาสามารถจัดหาระบบส่งกำลังเต็มระบบให้กับเรือลำนี้ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์หลัก Yanmar 6AYE-GT, ระบบเกียร์ส่งกำลังของ Yanmar, ระบบควบคุมเครื่องยนต์แบบอิเล็กทรอนิกส์ รุ่น VC10 และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ

ผู้ที่ยืนยันอย่างหนักแน่นที่จะใช้เครื่องยนต์ Yanmar ในระบบขับเคลื่อนของเรือ Happy Hour ก็คือกลุ่มของเจ้าของเรือใหม่ ซึ่งมีประสบการณ์ที่ประทับใจกับสมรรถนะของ Yanmar ในเรือลำหนึ่ง ที่พวกเขาได้ซื้อ 1 ปีก่อนหน้านั้น Yanmar เป็นเครื่องยนต์ที่ยอดเยี่ยมที่สุดสำหรับพวกเขา

Steve Cordingley กรรมการผู้จัดการของ Aluminium Marine ได้อธิบายไว้ว่า

"กลุ่มบริษัท Bahamas Ferries Group ได้ซื้อเรือลำหนึ่งที่เราต่อขึ้น จากเจ้าของเดิมและเรือลำนั้นก็ได้แสดงให้เห็นถึงสมรรถนะที่ไร้ที่ติ ในระบบควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ของ Yanmar อันที่จริงแล้ว



## Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO<sub>2</sub>



### Sail Boat

With a thermal efficiency of over 40%, diesel engines compare favorably to gasoline and can go a long way towards reducing the impact of engines on the environment. Unfortunately, diesel engines are also known for the exhaust they emit, which contains levels of particulate matter (PM) and nitrous oxides (NO<sub>x</sub>) that can contribute to air pollution. From the late 1990s, regulations on marine diesel exhaust emissions have been implemented and strengthened in countries all over the world. Yanmar has been active in conducting research towards clean emissions for diesel engines and early on cleared the strict US EPA (US Environmental Protection Agency) regulations as well as regulations from many other countries.

### Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion efficiency, a diesel engine will emit 20-40% less of the greenhouse gas CO<sub>2</sub> than an equivalent gasoline engine, a significant reduction. In environmentally conscious Europe, diesel has captured more than 50% of the passenger vehicle market. Diesel use is increasing in the US and other regions too, and, with a focus on diesel as an environmentally friendly technology, this trend is set to continue.

In the maritime sector, the emissions standards from the US EPA mandate stricter restrictions on diesel engines than on gasoline outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand

**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





เราเป็นผู้อู่ต่อเรือแห่งแรกในออสเตรเลียที่ติดตั้งเครื่องยนต์ Yanmar ขนาด 1,002 แรงม้า ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในเรือโดยสารที่เราต่อขึ้นเมื่อ 2 ปีที่แล้ว”

Steve กล่าวว่า Happy Hour ผ่านการทดสอบในทะเลแบบ “ผ่านฉลุย!”

“เครื่องยนต์ได้ตอบสนองในทุกสิ่งทุกอย่างที่เราต้องการ” Steve กล่าว “เราได้ทดลองบรรทุกน้ำหนัก 25 ตัน (เพื่อเป็นการจำลองน้ำหนักบรรทุกเต็มพิกัด) เพื่อทดสอบว่าตัวเรือสามารถรักษาระดับความเร็วที่เหมาะสมกับรอบเครื่องยนต์ได้หรือไม่ จากการทดสอบ เราสามารถรักษารอบเครื่องยนต์สูงสุดได้อย่างง่ายดาย ความดันด้านกลับและแรงดันไอเสียอยู่ในระดับที่ต่ำมาก และความเร็วของตัวเรือตกลงไปเพียง 0.7 นอต เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างเรือเบากับเรือที่จำลองน้ำหนักบรรทุกเต็มพิกัด”

เครื่องยนต์ Yanmar 6AYE-GT (ระดับ S) มีความจุกระบอกสูบ 20.38 ลิตร ให้กำลัง 737kW (1,002 แรงม้า) @ 2000 รอบ/นาที และ Happy Hour ติดตั้งเกียร์ส่งกำลังของ Yanmar รุ่น YXH240 ที่มีอัตราทด 2.27:1

แต่จำนวนแรงม้าและปริมาตรช่วงชักของลูกสูบ (155 มม x 180 มม) ในเครื่องยนต์ 6 สูบเรียง ช่วงชักยาว เทอร์โบชาร์จ เครื่องนี้ บอกได้เพียงส่วนหนึ่งของเรื่องราวเท่านั้น การจัดวางรูปเครื่องแบบสูบเรียงสำหรับเครื่องยนต์ที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะนี้ ช่วยเพิ่มทางเลือกในการติดตั้ง (โดยเฉพาะในตัวเรือสองห้อง) และยังทำให้พื้นที่ในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์มีมากขึ้น

เครื่องยนต์ Yanmar ใหม่ชิ้นนี้ไม่ได้เป็นเพียงเครื่องยนต์ที่ตอบสนองอย่างรวดเร็วเท่านั้น แต่ยังสะดวกในการติดตั้งอีกด้วย

## ความแตกต่างในการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง

### ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ Yanmar 6AYE-GT

การจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในเครื่องยนต์เหล่านี้ ในขณะที่สตาร์ทเครื่องยนต์ หรือการเร่งเครื่องยนต์อย่างกะทันหัน ยังสามารถทำได้โดยแทบจะไม่มีควันไอเสียถูกปลดปล่อยออกมาเลย

ทั้งนี้ ต้องขอบคุณระบบการจัดการแรงดันการฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกปรับแต่งให้เหมาะสม รวมถึงการสตาร์ทและการทำงานของเครื่องยนต์ จึงทำให้เครื่องยนต์สามารถปรับรูปแบบการฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับการใช้งาน และแม้แต่ในขณะทำการอุ่นเครื่องยนต์ หลักฐานที่เห็นได้ชัดว่าการจัดการกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม สามารถเพิ่มสมรรถนะให้กับเครื่องยนต์ได้ดี ก็คือ การลดลงอย่างชัดเจนของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และออกไซด์ของไนโตรเจน (NOX) ในขณะที่กำลังและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์เพิ่มขึ้น

“เราได้คาดเอาไว้ว่าเราน่าจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 200 ลิตร/ชั่วโมง/เครื่อง เมื่อคันเร่งเปิดกว้างสุด” Steve Cordingley กล่าวไว้ “แต่ในความเป็นจริงแล้ว อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ราวๆ 182-184 ลิตร/ชั่วโมง/เครื่อง ซึ่งหากคำนวณเป็นรายปีแล้ว Yanmar ช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้เป็นอย่างมาก”

“เมื่อเราลดรอบเครื่องยนต์ลงมาเพื่อทำความเร็วปกติ อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงจะอยู่ที่ประมาณ 137 ลิตร/ชั่วโมง โดยทำความเร็วอยู่ในระดับมากกว่า 22 นอต เล็กน้อย ซึ่งแน่นอนว่าเจ้าของเรือประทับใจอย่างยิ่ง ตัวแทนของเจ้าของเรือก็ได้ร่วมทดสอบเรือด้วย และการตรวจรับเรือก็ได้รับการอนุมัติโดยไม่มีข้อโต้แย้งใดๆ”

นับได้ว่าเรือ Happy Hour ที่มีน้ำหนัก 61.8 ตัน ขณะเรือเบาและราวๆ 90 ตัน ขณะบรรทุกเต็มพิกัด แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพและสมรรถนะที่สูงยิ่ง แน่แน่นอนว่าการออกแบบตัวเรือที่ดี มีส่วนช่วยอย่างมาก (Steve อธิบายว่าการออกแบบตัวเรือให้มีอุโมงค์ช่วยให้ตัวเรือกินน้ำลึกเพียง 1.4 เมตร ในขณะที่เรือเบา “ซึ่งเหมาะสมมากสำหรับการเข้าถึงหลายๆพื้นที่ทำงานที่น้ำไม่ลึกมากนัก”)

คุณสมบัติของเครื่องยนต์ Yanmar ที่ให้แรงบิดสูงเป็นพิเศษ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในขณะบรรทุก และนี่ก็ไม่ใช่เรื่องที่น่าประหลาดใจแต่อย่างใด เนื่องจาก 6AYE-GT ให้แรงบิดสูงสุดที่ 1,200 รอบ/นาที นั่นหมายความว่า Happy Hour มีกำลังสำรองอย่างเหลือเฟือในการรักษาระดับความเร็วให้คงที่ แม้ในขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงน้ำหนักบรรทุก หรือสภาพแวดล้อมในทะเล

ระดับเสียงก็ได้รับการปรับปรุงอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งเป็นผลมาจากระบบควบคุมการฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงแบบอิเล็กทรอนิกส์ และจากผลการทดสอบ ระดับเสียงของเครื่องยนต์ใหม่นี้อยู่ในระดับ 2/3 เมื่อเทียบกับเครื่องยนต์ที่ควบคุมการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย



ระบบเชิงกล ที่ 1,000 รอบ/นาที และน้อยกว่าครึ่งของเสียงที่เกิดจากการจุดระเบิดในรอบเครื่องยนต์ต่ำ

ระบบควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ Yanmar VC10 พร้อมระบบควบคุมเครื่องยนต์ ได้ถูกติดตั้งเพื่อการทำงานที่สมบูรณ์ อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมงานบริการที่ “ไร้รอยต่อ” จบในที่เดียว และสนับสนุนเครือข่ายของผู้ใช้บริการอีกด้วย

ระบบที่ผสมผสานกันอย่างสมบูรณ์ของ Yanmar นี้ช่วยให้ผู้ใช้บริการมั่นใจในความสามารถในการทำงานและการควบคุมที่ยอดเยี่ยมของเครื่องยนต์ 6AYE-GT ในจุดควบคุมหลักบริเวณสะพานเดินเรือ และจุดควบคุมย่อยที่ปีกทั้งสองข้างของสะพาน นอกเหนือจากนี้ ระบบนี้ยังสามารถเพิ่มเติมให้มีอุปกรณ์พร้อมเครื่องมือตรวจวัดในห้องเครื่องยนต์และปั๊ม “สตาร์ท/หยุด” เครื่องยนต์ในห้องเครื่องยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในขณะบำรุงรักษาและควบคุมเครื่องยนต์

### Mase ช่วยให้ชุดกำเนิดไฟฟ้าสมบูรณ์ที่สุด

นอกเหนือจาก 6AYE-GT ของ Yanmar แล้ว เครื่องกำเนิดไฟฟ้า Mase 61T จำนวน 2 เครื่อง ที่ใช้เครื่องยนต์ John Deere เป็นต้นกำลัง ก็ถูกติดตั้งอยู่ในห้องเครื่องยนต์ของ Happy Hour ด้วย

เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ความถี่ 60Hz ที่ 1,800 รอบ/นาที ถูกขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์รุ่นล่าสุดที่ระบายความร้อนผ่านตัวแลกเปลี่ยนความร้อนของ John Deere 4045TFM85 ที่ปลดปล่อยไอเสียในระดับต่ำ ด้วยการทำงานของระบบรางเชื้อเพลิงร่วม แรงดันสูง และได้รับการรับรองตามมาตรฐาน USA EPA Tier III ที่น่าประทับใจ

เครื่องกำเนิดไฟฟ้า Mase 61T ถูกจัดวางไว้สำหรับจุดควบคุมเรือหลัก และห้องเครื่องยนต์ มีความสามารถในการผลิตไฟฟ้าต่อเนื่อง 55 kVA (สูงสุด 61 kVA)

In all, it adds up to an engine package that is a perfect match for operations like that of the Bahamas Ferries Group where emission compliance and low operating costs are essential.

แน่นอนว่า Steve Cordingley จาก Aluminium Marine พึงพอใจเป็นอย่างยิ่งกับการจับคู่ระหว่างประสิทธิภาพการต่อเรือของเขา บวกกับเครื่องยนต์ Yanmar 6AYE-GT's และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า Mase 61T: “เครื่องยนต์ทั้งหมดนี้มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต่ำมาก อีกทั้งยังนุ่มนวลกว่า เงียบกว่า ในขณะที่ทำงาน เป็นการจับคู่ที่เหมาะสมจริงๆ” Steve กล่าว

สำหรับกรณีของ Happy Hour นี้ เราต้องขอแสดงความยินดีกับ Steve อย่างจริงใจ!



## Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO<sub>2</sub>



### Sail Boat

With a thermal efficiency of over 40%, diesel engines compare favorably to gasoline and can go a long way towards reducing the impact of engines on the environment. Unfortunately, diesel engines are also known for the exhaust they emit, which contains levels of particulate matter (PM) and nitrous oxides (NO<sub>x</sub>) that can contribute to air pollution. From the late 1990s, regulations on marine diesel exhaust emissions have been implemented and strengthened in countries all over the world. Yanmar has been active in conducting research towards clean emissions for diesel engines and early on cleared the strict US EPA (US Environmental Protection Agency) regulations as well as regulations from many other countries.

### Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion efficiency, a diesel engine will emit 20-40% less of the greenhouse gas CO<sub>2</sub> than an equivalent gasoline engine, a significant reduction. In environmentally conscious Europe, diesel has captured more than 50% of the passenger vehicle market. Diesel use is increasing in the US and other regions too, and, with a focus on diesel as an environmentally friendly technology, this trend is set to continue.

In the maritime sector, the emissions standards from the US EPA mandate stricter restrictions on diesel engines than on gasoline outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand

**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



# Boat Technic

## เครื่องยนต์ดับกลางทะเล ควรทำอย่างไร

ขึ้นชื่อว่าอุบัติเหตุมันคงไม่มีใครอยากให้เกิดขึ้นจริงๆ แล้วการป้องกันไม่ให้เกิดนั้นเป็นสิ่งที่ดีที่สุด หรือลดความเป็นไปได้ที่จะเกิดให้มากที่สุด หลังจากนั้นถ้าเกิดขึ้นมาจริงๆ ก็คงต้องเตรียมอุปกรณ์เพื่อแก้ไข ดังนั้นการเตรียมเครื่องยนต์ก่อนการออกเรือให้พร้อมน่าจะเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด

เครื่องยนต์เรือปัญหาหลักจะมาจากระบบไฟฟ้า ระบบน้ำมันเบนซินเสียเป็นส่วนใหญ่ ก่อนออกเรือทุกครั้งควรต้องเช็ควอร์เตอร์มีน้ำกลั่นเพียงพอหรือไม่ ตรวจเช็คดูว่าแบตเตอรี่เสื่อมเพราะไม่ได้ใช้นานหรือว่าไฟหมดหรือเปล่า รวมทั้งสายแบตเตอรี่พับ หักงอ สายขาดใน จีเกิ้ลเกาะ ขั้วแบตเตอรี่ไม่แน่น ทำให้สตาร์ทติดบ้าง ไม่ติดบ้าง เช็คฟิวส์ว่ามีสำรองเก็บไว้บ้างหรือไม่

ด้านน้ำมันก็ต้องดูว่ามีน้ำมันเครื่องเพียงพอสำหรับการออกเรือแต่ละครั้งหรือไม่ เพราะถ้าน้ำมันเครื่องขาดอาจทำให้แรงดันน้ำมันเครื่องตกจนเสียจ่อหรือวิ่งไม่ได้ ถัดมาก็ดูว่าน้ำมันเบนซินพอในการวิ่งทริปนี้หรือไม่ สายน้ำมันอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเพียงใด มีหักพับงอ ตรวจสอบข้อต่อว่ามีขยะอุดตันหรือไม่ และกรองดักน้ำในเครื่องดูว่ามีน้ำหรือไม่ ถ้ามีก็แกะมาเทออกให้หมด

ในการเตรียมพร้อมก็อาจมีฟิวส์ทุกขนาดสำรองไว้ คู่มือการใช้งานพกไว้ในเรือ ชุดเครื่องมือที่แถมมากับเครื่องถ้าไม่มีก็ควรซื้อเก็บไว้ในเรือบ้าง สเปร์ยหล่อลื่น จาระบี หัวเทียน ไชควงเช็คไฟ สายไฟเส้นเล็กเอาไว้ต่อตรง ถังน้ำมันเบนซินสำรองเผื่อน้ำมันหมด วิทูลูสสารเอาไว้ติดต่อคนช่วยเหลือ ถ้าเป็นไปได้ควรมีใบพัดสำรองไว้ก็ดี เผื่อใบพัดไปพันหินฉีกขาดระหว่างเดินทางทุกอย่างสำคัญหมด

ทั้งนี้ เวลาเครื่องดับกลางทะเลนั้น ส่วนมากมีสองกรณีด้วยกัน กรณีแรกคือดับเครื่องพอสตาร์ทใหม่แล้วสตาร์ทไม่ติด ถ้าเป็นกรณีนี้ส่วนมากจะเป็นระบบไฟ เช่นฟิวส์ขาด ฟิวส์เสียไม่แน่น ขั้วแบตเตอรี่ไม่แน่น มีสิ่งสกปรกเกาะตามขั้ว ทำให้หน้าสัมผัสไม่เพียงพอที่จะส่งไฟไปที่เครื่องเพื่อสตาร์ท หรือแบตเตอรี่ไฟหมด เพราะไดชาร์จไม่ชาร์จไฟเมนรี่เลย (ตัวจ่ายไฟจากแบตเตอรี่) อาจจะเสีย คุณสามารถต่อตรงเพื่อสตาร์ทได้

สำหรับกรณีที่สองนั้น มักเกิดขึ้นตอนวิ่งๆ อยู่แล้วเครื่องดับกลางทะเล ส่วนมากมาจากน้ำมันเบนซินหมด หรือไม่ก็น้ำมันเบนซินส่งมาไม่สะดวกให้ตรวจเช็คสายน้ำมันว่าพับงอหรือไม่



ลูกโป่งบิบนํ้ามันเป็นอย่างไรบ้าง ถ้าไม่ใช่ที่นํ้ามันเบนซินก็อาจเป็นเพราะออกเตอนสัญญาณซึ่งก็แนะนำให้เปิดดูคู่มือว่าสัญญาณไฟโซว์นั้นแปลว่าอะไร ถ้าความร้อนขึ้นอาจมีความเป็นไปได้ว่าเกียร์ไปติดถุงพลาสติกหรือขยะ ทำให้นํ้าไม่เข้าไปหล่อเย็นเครื่องยนต์ วิธีแก้ก็ดับเครื่องแล้วยกหางขึ้นดูว่ามีขยะติดหรือไม่

ในขณะที่เรือดับถ้าไม่สามารถทำอะไรได้เลยก็ต้องรอกคนมาช่วย การเปิดฝากระโปรงเครื่องแล้วจอดอยู่เฉยๆ ก็ช่วยทำให้คนที่ขับผ่านไปมาแวะเข้ามาช่วยเหลือได้





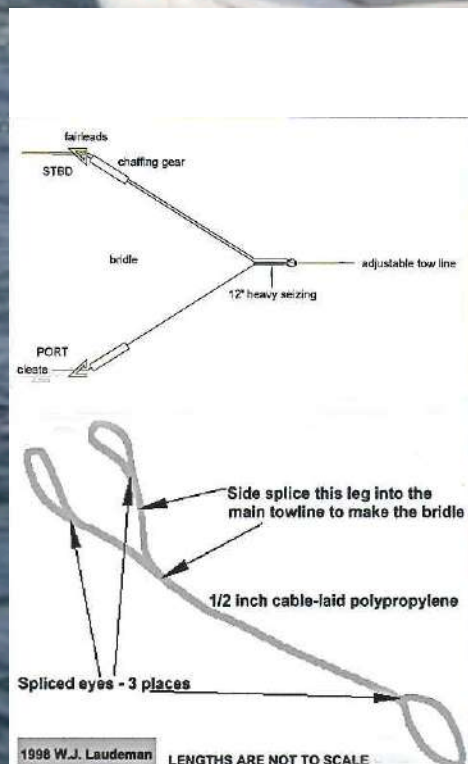
# Navigations

## การลากเรือ

เรือเสีย เป็นเรื่องที่สามารถเกิดขึ้นเมื่อใดก็ได้ และเกิดขึ้นจากสาเหตุหลายๆ ประการ การเสีย อาจจะเสียไม่มากนัก แต่พอที่จะเดินทางได้ช้ากว่าปกติ จนกระทั่งไม่สามารถที่จะนำเรือของเราเข้าฝั่งหรือเข้าจอดเทียบท่าได้ เมื่อเรือของเพื่อนเราเสีย และไม่สามารถที่จะซ่อมทำได้ ทางเลือกที่ดีที่สุดก็คือ ต้องลาก หรือการพ่วง จูงเรือกลับเข้าท่าจอดเรือ

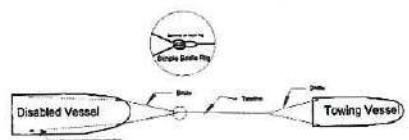
การลากเรือจะต้องใช้เรือลากและเชือกโยง เชือกลาก (Towing line) ก็คือ เชือกเส้นตรงๆ ที่เราจะใช้ลาก ซึ่งควรใช้เชือกที่มีความแข็งแรง ไม่ยืดมากนัก ความยาวไม่ต่ำกว่า 12 - 15 เมตร ส่วนเรือโยง (Towing bridle) นั้น ทำหน้าที่ลาก และเลี้ยงเรือให้ แล่นตรงไม่ บิด ซ้าย ปิดขวา เชือกโยงนั้นประกอบด้วย เชือกที่มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 12 - 16 มม. รอกและห่วง ที่ผูกอยู่ที่ปลายทั้งสองของเชือก เชือกโยงจะผูกกับห่วงสกรูเกลียวที่ท้ายเรือ

การนำเรือเข้าหาเรือที่เสียนั้น ถ้ามีลมแรง หรือกระแสน้ำแรง การนำเรือไปยังเรือเสียนั้น ก็จะต้องนำเรือเข้าไปยังเรือที่เสียทางด้านใดลม หรือสวนกระแส น้ำ โดยต้องใช้ความระมัดระวัง ในการตีวงให้พอดีที่จะไม่เป็นอันตราย สำหรับเรือที่จะเข้าไปลาก



1998 W.J. Laudeman LENGTHS ARE NOT TO SCALE

### STANDARD TWO-BRIDGE CONFIGURATION





เมื่อเข้าไปแล้ว ให้ผูกเชือกลากไขว้รอบก้ามปู หรือพุกหัวเรือ หรือราวหัวเรือของเรือที่ถูกลาก หรือสิ่งที่ผูกยึดได้ที่หัวเรือปลายเชือกลากเรือนั้นให้นำไปผูกกับหัวของรอกที่เชือกโยงของเรือลาก

เมื่อเริ่มลากให้ค่อยๆ ใช้กำลังเดินหน้าเบาๆ เพื่อให้เรือลากดึงให้เชือกลากโดยไม่ให้เชือกสะบัด เพราะจะกระชากท้ายเรือเสียหายได้ อย่างไรก็ตามต้องพยายามเลี่ยงการลากให้เรือที่ถูกลากอยู่ในเส้นตรงเดียวกันกับเรือลาก การทำให้เรือสามารถแล่นได้ตรงอีกประการหนึ่งก็คือ การทำให้หัวเรือหนัก โดยการให้ผู้อยู่โดยสารนั่งค่อนไปทางหัวเรือ หรือนำสิ่งของสัมภาระไปไว้ด้านหัวเรือ ถ้าเรือที่ถูกพ่วงจูงมีเครื่องยนต์เกาะท้ายขนาด 5 แรงม้า หรือต่ำกว่าติดอยู่ให้ทำการเก็บเอาไว้ในเรือ (ถ้าเป็นเครื่องมือ

ขนาดใหญ่กว่านี้จะเก็บยาก) วางเครื่องนอนกับพื้นเรือ และผูกให้แน่น ไม่ให้เคลื่อนที่ไปมา

ในระหว่างการลากก็ต้องมีคนใดคนหนึ่งเฝ้าเรือ ที่ต้องเป็นคนคอยดูเชือกไม่ให้หย่อนหลุดเข้าไปที่ใบจักรเรือ หรือไม่ให้อุปกรณ์การลากเรือต่างๆ หลุดเข้าไปใต้ท้องเรือลาก และในขณะที่มีกระแสน้ำแรงการลากทวนน้ำนั้นก็กระทำได้ง่ายกว่าการลากตามน้ำ นอกจากนั้นต้องพยายามนำสิ่งของต่างๆ มาไว้ในส่วนหัวของเรือ เพื่อไม่ให้หัวเรือส่ายไปมา นอกจากนั้นก็ควรเตรียมมิตเอาไว้ด้วย เมื่อมีปัญหาในการลากก็จะใช้ตัดเชือกลาก

เมื่อทำการเลี้ยว เรือลากจะต้องตีวงให้กว้างกว่าปกติ เพราะว่าเรือที่ถูกลากนั้นจะถูกดึงให้ตัดมุมมากกว่าเรือลากเสมอ และเมื่อลากเรือเข้าเทียบท่าก็จะต้องลดความเร็ว และร่นเชือกลากให้สั้นลงเพื่อให้ง่ายต่อการควบคุม เตรียมเชือกหัวเชือกท้าย เชือกโก และลูกตะเพรา ก็ควรเตรียมไว้อย่างน้อย 3 ลูก

ควรทำการพ่วงจูงในเวลากลางวัน หลีกเลี่ยงการพ่วงจูงเรือในเวลากลางคืน ในขณะที่เรือกำลังเคลื่อนที่ต้องคำนึงถึงความเร็วของเรือที่จะทำให้เรือขึ้นน้ำหรือรูปแบบของท้องเรือที่แตกต่างกัน





## Special report

## เบื้องหลังความสำเร็จ

ในการพัฒนาประเทศของ สาธารณรัฐประชาชนจีน  
(ตอนที่ 5)เส้นทางการสืบทอดอำนาจของผู้นำประเทศ  
ในยุคหลังสงครามประชาชน

ย้อนอดีตไปก่อนที่พรรคคอมมิวนิสต์ ซึ่งนำโดย เหมา เจ๋อตง ประสบความสำเร็จ ในการทำสงครามประชาชน เอาชนะฝ่ายที่มี อุดมการณ์ทางการเมืองคนละขั้วกัน ซึ่งมี จอมพลเจียง ไคเช็ค เป็นผู้นำ จนสามารถ ตั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนขึ้นเป็นประเทศ ที่โลกยอมรับมาตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2492 ผ่านอุปสรรคนักปราชญ์อย่างหนักหนาสาหัส หลายช่วงหลายตอนกว่าจะเป็นมหาอำนาจ ที่ยิ่งใหญ่อีกขั้วหนึ่งได้เช่นทุกวันนี้ โดยไม่มี ชาติใดกล้าใช้อำนาจบาตรใหญ่เข้าข่มเหง ตามอำเภอใจเช่นเมื่อราวร้อยยี่สิบปีก่อน แม้แต่หลายชาติตะวันตกที่เคยรุมกอบโกย ทรัพยากรต่างๆ และเอาเปรียบจีนสารพัด จนแทบจะล่มสลายเอาตัวไม่รอด ตกต่ำย่อยยับ ยาวนาน ล้มตายไปเพราะความอดอยากหิวโหย เป็นจำนวนไม่น้อยเลย

ในช่วงแรกของการสร้างชาติขึ้นมาใหม่ สาธารณรัฐประชาชนจีนมีพื้นฐานที่ไม่เข้มแข็ง มั่นคงเท่าใดนัก โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ และการเมือง ตอนปลายยุคของ ประธาน เหมา เจ๋อตง เกิดความมรสุมระส่ำระสายในประเทศ มากมาย จนกระทั่ง เติ้ง เสี่ยวผิง ผู้นำคน ต่อมาสามารถรวบรวมกำลังคนผู้มีอุดมการณ์ สร้างชาติเข้ากุมอำนาจรัฐได้สำเร็จ ช่วยกันวาง ยุทธศาสตร์และนโยบายในการพัฒนาประเทศ

ที่สอดคล้องกับยุคสมัย ยอมเปิดประเทศรับเอา ระบอบทุนนิยมเข้ามาผสมผสานกับพื้นฐาน ลัทธิสังคมนิยมที่มีอยู่เดิม ปรับแต่งจนเข้ารูป เข้ารอยอย่างลงตัว มีรูปแบบที่ไม่ซ้ำกับชาติใด ในโลก ผู้นำคนต่อๆมาก็มีความเข้มแข็ง อุดมการณ์ รักชาติแรงกล้า จึงนำพาประเทศชาติ และประชาชนเจริญก้าวหน้ามาโดยลำดับ จนถึงปัจจุบัน

ปัจจัยเข้มแข็งที่สำคัญยิ่งประการหนึ่ง ในการสร้างชาติของจีนก็คือ ความต่อเนื่องในการ พัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์และนโยบาย ที่ผู้นำรุ่นก่อนๆได้ร่วมกันวางไว้ มีการปรับปรุง แก้ไขเท่าที่จำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ในแต่ละยุคสมัย การก้าวขึ้นเป็น ผู้นำประเทศของแต่ละคนก็ผ่านการกลั่นกรอง มาอย่างมีขั้นตอนที่เหมาะสมรัดกุม โดยผู้นำ คนก่อนหน้ามีบทบาทสำคัญในการวางตัว ผู้สืบทอดอำนาจจนเป็นที่รับรู้กันทั่วไปล่วงหน้า นานสมควร จึงแทบไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการแก่งแย่งชิงอำนาจกันเอง ช่วยให้การ พัฒนา ประเทศมีความต่อเนื่องกันอย่างราบรื่น ซึ่งต่างจากความเป็นไปของชาติส่วนใหญ่ ในโลกปัจจุบัน

เติ้ง เสี่ยวผิง เป็นผู้นำประเทศอย่างยาวนาน นับสิบปี แต่ก็ได้วางตัว เจียง เจ๋อหมิน ไว้เป็นผู้นำ คนต่อมา หลังจากที่เขาลี้ภัยการเมืองไปแล้ว เพราะก่อนหน้านี้ยังไม่มีกำหนดวาระในการ ดำรงตำแหน่งผู้นำประเทศไว้ในข้อบังคับใดๆ ในยุคของประธานาธิบดี เจียง เจ๋อหมิน นี้เอง



ได้มีการกำหนดวาระให้ผู้นำสังกัดในตำแหน่งประธานาธิบดี และเลขาธิการใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์ไว้ที่ 2 สมัย รวม 8 ปี รวมทั้งได้วางตัว หู จิ่นเทา ว่าเป็นผู้นำประเทศต่อจากเขา เมื่อครบวาระในการดำรงตำแหน่งประธานาธิบดี หู จิ่นเทา ก็ปฏิบัติหน้าที่ของตน ก่อนที่จะครบวาระ 8 ปี ในการทำหน้าที่ของตน ก็วางแผนส่งไม้ต่อให้ สี จิ้นผิง เป็นผู้นำประเทศจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเริ่มได้รับตำแหน่งประธานาธิบดีตั้งแต่ปลายปี 2556

การที่ สี จิ้นผิง สามารถเป็นผู้นำสูงสุดเกิน 8 ปี ได้นั้น เป็นความเห็นพ้องต้องกันของผู้นำพรรคคอมมิวนิสต์ตั้งแต่ เจียง เจ๋อหมิน ลงมา ได้ปรึกษาหารือกันและเห็นพ้องที่จะสนับสนุนให้ สี จิ้นผิง เป็นผู้นำสูงสุดของจีนอย่างไม่มีกำหนดระยะเวลา ทั้งนี้เพื่อให้เขามีโอกาสสร้างจีนให้เข้มแข็งยิ่งขึ้นไปอีก จนสามารถเป็นมหาอำนาจทัดเทียมสหรัฐอเมริกาได้ ซึ่งเท่าที่ผ่านมาผู้นำคนปัจจุบันของจีนได้ทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง นำพาประเทศเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วคล้ายกับยุคของ เต็ง เสี่ยวผิง ใช้กลยุทธ์และกลยุทธ์ต่างๆ อย่างชาญฉลาดและสุขุมรอบคอบ โดยเฉพาะในการแก้ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศในยุคสงครามเย็นครั้งใหม่ของโลก ในยุคปัจจุบัน ซึ่งมีความผันผวน ไม่แน่นอน ซับซ้อน และคลุมเครือสูงกว่าที่ผ่านมาในอดีตอย่างเทียบกันไม่ได้เลย และมีที่ทว่าดำเนินต่อไปอีกยาวนาน

จากเส้นทางการสืบทอดอำนาจของผู้นำจีนเท่าที่เล่ามาโดยสังเขปนี้ เห็นได้ชัดเจนว่ามีลักษณะที่ผิดแผกแตกต่างจากชาติอื่นมากทีเดียว จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นวัฒนธรรมการเมืองที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว เป็นรากฐานที่มั่นคงในการพัฒนาประเทศให้เข้มแข็ง

อย่างยั่งยืนสืบต่อไปในอนาคตอันยาวไกล ควรที่ไทยเราจะได้ศึกษาให้เข้าใจลึกซึ้ง และนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น คงต้องฝันแบบลมๆ แล้งๆ ต่อไปอย่างไม่มีกำหนดนะ

ยังมีปัจจัยประกอบอื่นๆ อีกมากมาย ที่อยู่เบื้องหลังความสำเร็จในการพัฒนาประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งความท้าทายใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นทั้งอุปสรรคและโอกาสในการสร้างความเข้มแข็งให้แก่ประเทศนี้ชวนให้ติดตามอย่างใกล้ชิดต่อไป เชื่อได้ว่าจะมีการนศึกษาที่นำวิเคราะห์ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการแก้ปัญหาขององค์กรต่างๆ ตามสมควรแก่กรณี ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน หรือภาคประชาสังคมก็ตาม

#### หนทางสร้างชาติ

คิดสร้างชาติต้องปราดเปรี๊ยะเรื่องยากยุ่ง  
มีจิตมุ่งผดุงศักดิ์รักษากษัตริฐาน  
พาผองชนพ้นห้วงทุกข์ที่รุกราน  
ปราบคนพาลสันดานถ่อยลดน้อยลง  
เสริมคนดีมีปัญญาให้กล้าแกร่ง  
ร่วมเติมแรงแต่งวิถีที่สูงส่ง  
เร่งจัดการงานต่างต่างอย่างซื่อตรง  
ความมั่นคงดำรงอยู่คู่แผ่นดิน  
เห็นการณ์ไกลในภาคหน้าตั้งทำรับ  
พร้อมเปลี่ยนปรับกับความต่างอย่างมีศิลป์  
รู้เท่าทันความผันแปรแก่จันฉิน  
สุขรวจริณมีสิ้นหวังดังหมายปอง

พึงปัญญาเป็นอาวุธหยุดเรื่องร้าย  
แม้เหนียวหนำยไม่ทอดถอยคอยปิดป้อง  
ถือหลักธรรมนำชีวิตคิดใคร่ตรอง  
จักเรื่องรองพองพราวทั่วชั่ววันรันดร์ .

นรชาติ

๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕



# ค่าใช้จ่ายตลอดโครงการ

## ระยะเวลาโครงการ

เปิดภาคเรียนช่วงวันที่

2-15 พฤศจิกายน 2563

ระยะเวลา 15 วัน

## สิ่งที่จะได้รับ

1. ประกาศนียบัตร (7 หลักสูตรพื้นฐานสำหรับคนประจำเรือ) มูลค่า 7,250 บาท
2. โฉวตาการเข้าเรียนหลักสูตรนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ
3. ส่วนลดเมื่อเรียนหลักสูตรนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ 10,000 บาท
4. ทัศนศึกษาดูงานท่าเรือหรือเรือขนส่งสินค้า
5. อาหารกลางวัน 1 มื้อ และที่พักตลอดโครงการ
6. เครื่องแบบ (ชุดฝึก)

## คุณสมบัติผู้สมัคร

1. เพศชาย อายุ 18-28 ปี สัญชาติไทย
2. นักเรียนที่กำลังศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6 ทุกแผนการเรียน), ปวช., ปวส., ปริญญาตรี ไม่จำกัดสาขา
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์ ไม่เกี่ยวข้องกับสารเสพติด
4. ตาไม่บอดสี สายตาสั้น/ยาวไม่เกิน 300
5. ไม่มีเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
6. รอยสักอนุโลมให้ในร่มผ้า

## เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

1. แผนการเรียนวิทย์-คณิต มีผลการเรียนเฉลี่ยถึงเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 2.50
2. แผนการเรียนศิลป์-คำนวณ และศิลป์-ภาษา มีผลการเรียนเฉลี่ยถึงเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 2.75
3. ผลการทดสอบร่างกายโดยการยืดหยุ่น, ดึงข้อ, ลูกนั่ง, ว่ายน้ำ (นักเรียนนศ.ได้รับการยกเว้น)
4. ผลตรวจการได้ยินของหู และการมองเห็นสีของสายตา เป็นปกติ
5. ไม่มีเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. ผู้มีค่าเฉลี่ยดัชนีมวลกาย (Body Mass Index : BMI) อยู่ในเกณฑ์ปกติระหว่าง 18-25 ได้รับการยกเว้นการทดสอบร่างกาย รายละเอียดตามเอกสารแนบท้าย
6. ผลการสอบสัมภาษณ์

## หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

### รายการ

(จำนวน/ฉบับ)

- |                                        |   |
|----------------------------------------|---|
| 1. รูปถ่าย 1 นิ้ว                      | 2 |
| 2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน            | 2 |
| 3. สำเนาทำเป็นบ้าน                     | 2 |
| 4. ใบแสดงผลการเรียนล่าสุด              | 1 |
| 5. สำเนาหลักฐานทางทหารหรือรณศท.(ถ้ามี) | 1 |
| 6. หลักฐานทางการแพทย์                  |   |
| - ผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี            | 1 |
| - ผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน         | 1 |



(โรงเรียนสยามการเดินเรือ ขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงกำหนดการและรายละเอียดต่างๆ ตามความเหมาะสม โดยจะประกาศให้ทราบต่อไป สามารถติดตามประกาศต่างๆ ได้ทาง [www.siammrimeschool.ac.th](http://www.siammrimeschool.ac.th) หรือโทรศัพท์สอบถามที่ 02 703 3232 ถึง 3 หรือ 082 209 9195





โรงเรียนสยามการเดินเรือ  
SIAM MARITIME SCHOOL

สำหรับผู้ทำการบนเรือยอร์ช

6,000 บ.  
อบรมออนไลน์ 8 วัน

ประกาศนียบัตรมีอายุ 1 ปี

## 4หลักสูตรพื้นฐาน ความปลอดภัยของคนประจำเรือ

- ✓ ความปลอดภัยของบุคคล และความรับผิดชอบต่อสังคม (PSSR)
- ✓ การป้องกัน และการดับไฟ (FPFF)
- ✓ การดำรงชีพในทะเล (PST)
- ✓ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (EFA)

สามารถกลับมาเรียนทบทวน (Refresh) ฟรี  
จากนั้นประกาศนียบัตรมีอายุ 5 ปี



Facebook Page



LINE OA

065-593-5091 [ทูล]  
02 703 3232

Facebook : SiamMaritimeSchool  
LINE : @siammaritime





โรงเรียนสยามการเดินเรือ  
SIAM MARITIME SCHOOL



# หลักสูตรผู้ควบคุม เรือลำเลียง

HELMSMAN OF NON-SELF-PROPELLED VESSEL

อบรม 2 วัน

ค่าธรรมเนียม 2700 บาท (พร้อมทำใบอนุญาตน)

## คุณสมบัติ

1. สัญชาติไทย
2. อายุ 18 ปี ขึ้นไป
3. สุขภาพร่างกายแข็งแรง



f:siammaritiveschool



@SiamMaritime



สมัครออนไลน์

www.siammaritiveschool.ac.th  
f : siammaritiveschool

สอบถามโทร 02-703-3232  
092-251-1217 / 095-823-5392 / 065-593-5091



# Moving Rapidly Together

We will ...  
succeed !



มารีนไทย กรุ๊ป  
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 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](http://www.marinethaigroup.com)