LUXURY AND SPIRIT OF MARINER

aBOAT

www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.13 • ISSUE 154 • NOVEMBER 2022

Knowledge
OCEAN CURRENTS
วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร

Boat report
เรือยอช์ทลำใหม่ Scimitar
กับขุมกำลัง Yanmar

Special report
เบื้องหลังความสำเร็จ
ในการพัฒนาประเทศของ
สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนที่ 7)
นโยบายด้านเศรษฐกิจ
ในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19

OTAM 58 GTS

SATELLITE PHONE
Thuraya XT lite

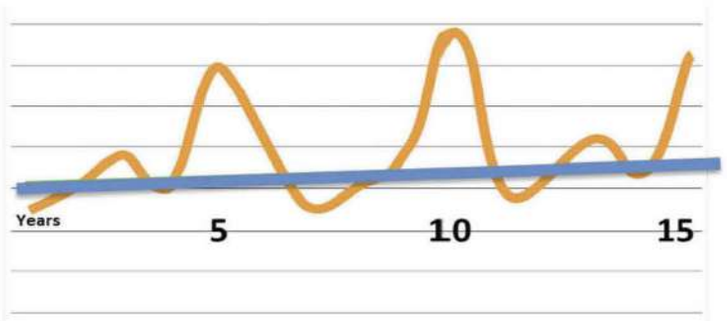
Find us on: facebook aboatmagazine

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-overboad 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

โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

หลักสูตร นายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ

รุ่นที่ 1/2566 เรียน 1 ปี ฝึกงาน 12 เดือน

มีสวัสดิการและรายได้ระหว่างฝึกงาน

คุณสมบัติผู้สมัคร

1. อายุ 19 สัญชาติไทย
2. จบมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6 ทุกแผนการเรียน) หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบ บี
6. รอยสักอนุโลมให้ในร่มผ้า

จบแล้วโรงเรียนฯ จัดหาเรือให้ลงฝึกงาน
รอบที่ 1 สมัครได้ตั้งแต่วันนี้ - 31 มี.ค. 66
เปิดเรียน 5 มิ.ย. 66
สมัครด่วนจำกัดจำนวน 25 คนเท่านั้น

ค่าธรรมเนียมการเรียนตลอดหลักสูตร

165,000 บาท

ขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

02 703 3232 / 082 209 9195

F : SiamMaritimeSchool
LINE@ : @siammaritime
www.siammaritimeschool.ac.th

สมัครออนไลน์

Facebook Page | LINE OA | BOOK NOW

EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ พลเรือตรี สุนันท์ มนธาตุพลิน, คุณชลิษฐ์ สักกวาที, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณคธาวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุธีพงศ์ แก้วทับ, รศ.ดร อัศม์เดช วานิชชินชัย

สวัสดีครับ ผู้เห็นคุณค่า aBOAT ทุกท่าน

ฉบับเริ่มต้นฤดูหนาวซึ่งได้ประกาศเป็นทางการ โดยนับวันที่ 29 ต.ค. 65 เป็นวันแรกสำหรับปีนี้ ซึ่งยังอยู่ท่ามกลางความแปรปรวนของสภาพลมฟ้าอากาศ เกิดภัยพิบัติต่างๆ ในหลายพื้นที่ ทั้งในต่างประเทศและบ้านเมืองเราเอง โดยเฉพาะอุทกภัย ทั้งน้ำไหลหลากอย่างรุนแรงและน้ำท่วมจากฝนที่ตกหนักกว่าปกติ สร้างความเสียหายต่ออาชีพเกษตรกรรม การคมนาคมและชีวิตความเป็นอยู่ของคนจำนวนมากอย่างหนักหนาสาหัสเป็นวงกว้าง พวกเราชาว aBOAT ขอเป็นกำลังใจให้ทุกอย่างคลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้นโดยเร็ว

สาระที่เราเลือกสรรนำมาเสนอเสนอในฉบับนี้ นับว่ามีคุณค่าน่ารู้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตจริงได้ตามโอกาสอันควรของแต่ละคน อาทิ วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร ซึ่งมีความเกี่ยวพันกับองค์ประกอบต่างๆ หลายประการ ทั้งทิศทางการไหล อุณหภูมิ การเกิดคลื่นลม และวิถีชีวิตสัตว์น้ำ ความรู้ความเข้าใจในเรื่องนี้ย่อมช่วยให้เราสามารถใช้ทะเลอย่างถูกต้องและเหมาะสมมากยิ่งขึ้น อันจะนำมาซึ่งความอยู่รอดปลอดภัยและการแสวงหาทรัพยากรต่างๆ จากทะเลได้อย่างยั่งยืน

นโยบายด้านเศรษฐกิจของสาธารณประชาชนจีน ในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ราวสามปีที่ผ่านมา นับว่าน่าสนใจยิ่งนัก จากที่เคยเติบโตในอัตราสูงต่อเนื่องกันมานับสิบปี จีนยอมให้ขยายตัวช้าลงแต่เน้นความยั่งยืนในระยะยาว เขามีหลักคิดที่แยบคาย และละเอียดลึกซึ้งมากทีเดียว มีบางส่วนที่เราน่าจะนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารงานต่างๆ ของเราได้ดีพอสมควร ลองอ่านดูครับ

พบกันใหม่ฉบับหน้าครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท ครูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเม้นท์ 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** เพ็ญนภา ใจดี **ฝ่ายบทความต่างประเทศ** คธาวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ **กองบรรณาธิการ** A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวหกก้นขวิด **ฝ่ายภาพ** aBOAT TEAM **นักเขียนรับเชิญ** TUM SIKWAE **ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา** สุธิดา ช่วงชล **ศิลปกรรม** ยุทธฉัตร อวนศรี, ART aBOAT MAGAZINE **ฝ่ายกฎหมาย** จรัญ ลับเนตร

SATELLITE PHONE

Thuraya XT lite

- Size (phone body) : 128 x 53 x 27 mm
- Weight : 186g
- Services : Satellite calls and satellite SMS
- Network frequency : L-Band
- Satellite antenna : Omni directional (walk-and-talk functionality)
- Battery life - talk time : Up to 6 hour
- Battery life - standby time : Up to 80 hours
- Network features : Call barring, Call diverting, Conference calls, Call waiting, Closed User Group, Voice mail
- Organizer : Alarms, Calendar, Calculator, Stopwatch, World time
- External interfaces : UDC data cable with USB connector, earphone jack (2.5 mm), DC power

Thuraya's coverage area

Price

32,500.-

Free 60 credit (365 day)

AMR

บริษัท เอ.แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด

อาคาร 555 หมู่ที่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน 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

ผู้บัญชาการทหารเรือ มอบนโยบายประจำปีงบประมาณ 2566 แก่หน่วยขึ้นตรงกองทัพเรือ มุ่งสู่เป้าหมาย "กองทัพเรือที่ประชาชนเชื่อมั่น และภาคภูมิใจ"

วันที่ 7 ตุลาคม 2565 พลเรือเอก เชิงชาย ชมเชิงแพทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ ได้มอบนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือ ประจำปีงบประมาณ 2566 ในการแถลงนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือ กล่าวว่า จากสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงและสภาพปัญหาของกองทัพเรือในปัจจุบันมีความซับซ้อน ในขณะเดียวกันกองทัพเรือก็มีปัญหาสะสมบางประการ ซึ่งแม้ว่าผู้บริหารกองทัพเรือในอดีตจะพยายามอย่างดีที่สุดแล้ว แต่ก็ยังมีข้อจำกัดบางประการหรือสิ่งที่ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบรรลุวิสัยทัศน์ของกองทัพเรือ ดังนั้นเพื่อเป็นการวางรากฐานให้กองทัพเรือก้าวเดินต่อไปอย่างมั่นคงในทิศทางที่ถูกต้อง จึงนำมาสู่การกำหนดนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือประจำปีงบประมาณ 2566 ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือท่านที่ผ่านมา ควบคู่ไปกับการเสริมสร้างรากฐานที่มั่นคงของกองทัพเรือ และเพื่อให้กำลังพลทุกนายได้ร่วมแรงร่วมใจขับเคลื่อนนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ของกองทัพเรือที่กำหนดไว้คือ เป็นหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทนำในภูมิภาค และเป็นเลิศในการบริหารจัดการ สำหรับนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือประจำปี 2566 ประกอบด้วย นโยบายเร่งด่วน 3 ด้าน และนโยบายหลัก 9 ด้าน

ภายหลังเสร็จสิ้นการแถลงนโนบาย ผู้บัญชาการทหารเรือ และ ผู้เข้ารับฟังการแถลงนโนบาย ได้ร่วมกันร้องเพลงพระนิพนธ์ของ พลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ องค์บิดาของทหารเรือไทย ทั้งนี้นโยบายผู้บัญชาการทหารเรือ ที่ได้มอบให้แก่หน่วยขึ้นตรงกองทัพเรือในวันนี้ เพื่อนำไปขับเคลื่อนโดยมุ่งหวังให้บรรลุผลสัมฤทธิ์เป็นรูปธรรม ซึ่งต้องอาศัยความร่วมแรงร่วมใจจากหน่วยงานต่างๆ รวมถึงกำลังกองของทัพเรือทุกนายนำไปปฏิบัติ โดยการมุ่งเน้นการเป็นกองทัพเรือที่มีคุณธรรมความซื่อสัตย์สุจริตโปร่งใส ตรวจสอบได้ (Integrity and Transparency Organization) เพื่อนำไปสู่การเป็น "กองทัพเรือที่ประชาชนเชื่อมั่น ศรัทธา และภาคภูมิใจ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำทีมเปิดโครงการซ่อมแซมทุ่นจอดเรือ และเก็บขยะใต้ทะเล ก่อนเปิดฤดูกาลท่องเที่ยวเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน

นายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นประธานในพิธีเปิดโครงการซ่อมแซมทุ่นจอดเรือ และเก็บขยะใต้ท้องทะเล เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเปิดฤดูกาลท่องเที่ยวของอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน ตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 โดยมีนายรัชฎา สุริยกุล ณ อยุธยา อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช เป็นผู้กล่าวถึงวัตถุประสงค์ของโครงการฯ โอกาสนี้ นายอรรถพล เจริญชันษา อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (อทช.) พร้อมด้วยนายบุญเติม เรณุมาศ รองผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา และผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทรวงฯ รวมถึงนักดำน้ำจิตอาสา และประชาชนที่สนใจ เข้าร่วมกิจกรรมกว่า 100 คน โดยโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเกิดการตระหนักถึงคุณค่าของทรัพยากรทางทะเล และส่งเสริมให้ประชาชนทั่วไป ได้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างเหมาะสม อันเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจไปพร้อมกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล นำไปสู่การเปิดประเทศ และโครงการกระตุ้นการท่องเที่ยวจึงคาดการณ์ได้ว่าจังหวัดพังงา มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่งดงามเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ จะเป็นเป้าหมายของการเดินทางมายังประเทศไทย และสามารถกระตุ้น และฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ตามลำดับ ซึ่งที่ผ่านมาการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติถือเป็นจุดแข็งของการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติที่สวยงาม และสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนได้จำนวนมากในแต่ละปี แต่ภาคการท่องเที่ยวเป็นธุรกิจที่มีความอ่อนไหว ต่อสถานการณ์ความไม่แน่นอนต่างๆ สูง เนื่องจากความต้องการท่องเที่ยวนั้น เชื่อมโยงกับความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว ประกอบกับปัจจัยกดดันของการท่องเที่ยวไทย อันได้แก่ ปัญหาเรื่องทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม อาทิ ปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยในแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางธรรมชาติ จึงจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบและจริงจัง เนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของไทยในอนาคต โดยมี 3 กิจกรรมสำคัญ คือ 1.กิจกรรมซ่อมแซมทุ่นจอดเรือ บริเวณจุดดำน้ำทุ่นเหลือง บริเวณจุดดำน้ำ ประติมากรรมใต้ 2. กิจกรรมเก็บขยะใต้ท้องทะเล บริเวณจุดดำน้ำ 4 จุด 3.กิจกรรมเก็บขยะบริเวณชายหาด หาดหน้า หาดนุ้ย และหาดเล็ก รวมถึงบริเวณเส้นทางศึกษาธรรมชาติ จุดชมวิวพระอาทิตย์ตก (Sunset) เส้นทางศึกษาธรรมชาติหาดเล็ก และเส้นทางศึกษาธรรมชาติลานข้าหลวงบนเกาะเมียง ทั้งนี้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ได้สนับสนุนเรือ ทช.805 (ปะการัง) ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางในครั้งนี้

MSC

YOUR SAFETY PARTNER ON BOARD

Rental Services

Davit / Crane / Derrick Load Test Water Bag

Wireless display

Wireless dynamometer with shackless

- **Flexible** – Various sizes of water bags
- **Qualified** – Calibrated and Tested equipment
- **Easy** – No complex agreement, Day rate available
- **Convenient** – Delivery to your place

Let us support your smooth business!

Specification

Model	Proof Load Weight(MT)	Diameter(M)	Length(M)	Bag Weight (KG)
MSC-0.5T	0.5	1.0	1.5	10
MSC-5T	5	2.3	3.3	67
MSC-10T	10	2.65	3.9	108

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
: marineservitec
: @marineservitec

Boat report 1

ARTICLE / PHOTO : HULL

เรือยอช์ทลำใหม่ SCIMITAR กับขุมกำลัง YANMAR

เปิดตัวในเดือนมิถุนายน เรือลำที่ 1 “Shadow” ติดตั้งเครื่องยนต์คู่ของ YANMAR รุ่น 6LY440 โดยจับคู่กับเครื่องเจ็ทพ่นน้ำ ของ Hamilton Waterjet รุ่น HJX29 ทำให้เกิดเรือเร็วหลังคาแข็งที่ล้ำยุค และสามารถทำความเร็วได้กว่า 40 นอต

อู่ต่อเรือ Scimitar Boats กลับมาอีกครั้ง พร้อมกับเรือรุ่น Scimitar 1010 เรือสองท้องใหม่เอี่ยม 2 ลำ ซึ่งเป็นการเปิดตัวอีกครั้งสำหรับแบบตัวเรือที่ได้รับความนิยมและดึงดูดความสนใจเป็นอย่างมากในงาน 2022 Sanctuary Cove International Boat Show เรือรุ่นใหม่ในทรงแบบเรือสันทนาการอันเป็นที่นิยมของออสเตรเลียนี้ ไม่ได้สร้างความประทับใจเฉพาะในด้านรูปทรงที่ทันสมัยเท่านั้น แต่รวมถึงสมรรถนะที่ทรงพลังของเครื่องยนต์ Yanmar 4LV แบบรางร่วม (common rail) อีกด้วย

ด้วยการออกแบบและการต่อเรือแบบออสเตรเลีย เรือ Scimitar รุ่นใหม่ 2 รุ่นได้ทำการเปิดตัวใหม่พร้อมติดตั้งเครื่องยนต์ Yanmar ในงานSanctuary Cove International Boat Show ปีนี้ ทั้งนี้ต้องขอขอบคุณความเชี่ยวชาญในการออกแบบและการต่อเรือของ “Aus Ships Group” ในเมืองบริสเบน

Scimitar ได้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และถูกยกระดับขึ้นสู่มาตรฐานของสหัสวรรษ (การติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆสะท้อนให้เห็นถึงต้นตำรับของการต่อเรือสันทนาการในเชิงปฏิบัติ แต่ในปัจจุบัน ได้ถูกปรับปรุงให้ดีขึ้นอย่างมาก) สำหรับผู้ที่มีความพิถีพิถันและละเอียดอ่อนจะสังเกตได้ถึงการยกระดับของห้องเครื่องยนต์ที่ดียิ่งด้วย

Scimitar Boats ได้ต่อเรือแบบซีดาน (sedan) และฟลายบริดจ์ (flybridge) ออกมา (ยังคงใช้ต้นแบบตัวเรือต้นฉบับของ Scimitar ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างสูง) โดยใช้เครื่องยนต์คู่ของ Yanmar รุ่น 4LV195E-A แบบรางร่วม 195 แรงม้า เป็นตัวขับเคลื่อน ซึ่งแน่นอนว่าจะสามารถทำตลาดเรือสันทนาการในออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ได้อย่างง่ายดาย หากไม่ใช่ในระดับสากล!

Tommy Ericson กรรมการของ Scimitar Boats ได้ซื้อเรือมือสองมาลำหนึ่ง พร้อมด้วยเครื่องมือ แม่พิมพ์ตัวเรือ และลิขสิทธิ์ของตัวเรือเมื่อหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเขาได้ใช้เพื่อเป็นต้นแบบทดสอบในการยกระดับการออกแบบและการปรับปรุงอื่นๆ อันที่จริงแล้ว Tommy และทีมของเขาได้ทำงานอย่างต่อเนื่องปรับปรุงตัวเรือให้ดูทันสมัยขึ้น และรวบรวมเอาเทคโนโลยีใหม่ๆไว้ในการออกแบบเรือ Scimitar ตั้งแต่ 2017

Ericson ผู้เป็นเจ้าของรางวัลมากมาย กล่าวว่า “ผมได้รับแรงบันดาลใจที่จะชุบชีวิต Scimitar ขึ้นมาอีกครั้ง และนั่นก็คือ Scimitar 1010” นับได้ว่าเป็นความสำเร็จอันเป็นผลมาจากประสบการณ์ของเขาที่มีกับ Scimitar และความผูกพันใกล้ชิดกับ Bryan Bradford ผู้ร่วมก่อตั้ง Scimitar

เรือ Scimitar 1010 เป็นผลผลิตของนักเล่นเรือและนักธุรกิจผู้มากประสบการณ์ 2 คน นั่นคือ Bryan Bradford และ Greg Byth พวกเขาได้นำเสนอแนวคิดของพวกเขาแก่ Peter Brady ผู้ซึ่งเป็นนักออกแบบและนักต่อเรือ เพื่อทำให้แนวคิดของพวกเขาเป็นจริงขึ้นมา และเรือลำแรกก็ได้ถูกปล่อยลงน้ำในปี 1997

YANMAR

Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO2

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 (NOx) 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 CO2 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 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 report 2

ตัวเรือได้รับชัยชนะใน Australian Cruiser ประจำปี และได้ดึงดูดความสนใจ ความชื่นชม และคำสั่งซื้อจำนวนมาก

ในด้านความเป็นหนึ่งเดียวในอุตสาหกรรมทางน้ำ เรือต้นตำรับ Scimitar 1010 แบบฟลายบริดจ์ (Flybridge) เป็นเรือรุ่นเดียวของ Scimitar ซึ่งตัวเลข 1010 ได้มาจากความยาวของตัวเรือ นั่นคือ 10.10 เมตร นั่นเอง

ถึงแม้นว่าเรือที่ต่อขึ้นส่วนใหญ่จะถูกจัดจำหน่ายให้กับลูกค้าส่วนตัวและลูกค้าเชิงพาณิชย์ แต่ก็มีเรือจำนวนไม่น้อยที่ถูกส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา และแปซิฟิคใต้ เรือ Scimitar 1010 ต้นตำรับ ประมาณ 65 ลำ ถูกต่อขึ้นในระหว่างปี 1997 และ 2012

Tommy Ericson กล่าวถึงขั้นตอนในการออกแบบใหม่

“ตั้งแต่ผมรู้จัก Bryan มาเป็นเวลาหลายปี การพูดคุยของเราทุกครั้งก็จะเกี่ยวกับ Scimitar และความสำเร็จที่ได้ประสบมาโดยตลอด”

“ผมได้ใช้เวลาของผมร่างแนวคิดเพื่อการทำให้เรือดู ‘ทันสมัย’ และโดดเด่นในยุคปัจจุบัน ในขณะเดียวกันก็ยังคงรักษาความเป็นเอกลักษณ์ ไม่เสแสร้ง และการสัมผัสได้ และนั่นก็นำมาซึ่งการเข้าครอบครองกิจการของ Scimitar”

“พร้อมๆ กันนั้น Tommy ก็ได้เจอเรือ Scimitar มือสองลำหนึ่งใน Papua New Guinea และก็ได้ซื้อมันเพื่อนำมาเป็นต้นแบบทดลองการยกระดับและการปรับปรุงที่เขามีอยู่ในใจของเขา

“ในระหว่างการส่งเรือจาก Port Moresby มายัง Brisbane ในปี 2018 ฝ่าสภาพอากาศที่ท้าทาย เป็นการเพิ่มประสบการณ์จริง ผมสัมผัสได้ถึงสมรรถนะและขีดความสามารถของเรือลำนั้นเป็นอย่างดี”

ในฐานะผู้ต่อเรือคุณภาพสูง ทั้งเรือยอช์ทหรูและเรือพาณิชย์ ทีมงานของ Aus Ships Group มีความสุขเสมอกับเครื่องยนต์ที่จัดหาจาก Power Equipment มันเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับ Aus Ships Group ที่จะใช้งานเครื่องยนต์ที่ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานในทะเลโดยเฉพาะ นั่นคือ Yanmar สำหรับการปรับปรุง Scimitar

Tom Ryan ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของ Scimitar Boats กล่าวว่า “พวกเราชอบเครื่องยนต์ Yanmar มาก และในฐานะคนต่อเรือ เราชอบในความจริงที่ว่า เครื่องยนต์รุ่น 4LV เหมาะสำหรับตัวเรือรุ่นนี้เป็นอย่างยิ่ง และจะเป็นเครื่องยนต์ที่เราแนะนำตลอดไป”

การใช้งานร่วมกับระบบควบคุมแบบอิเล็คทรอนิกส์ของ Yanmar รุ่น VC20 และเกียร์อัตราทด 2.43:1 ช่วยให้ 4LV195

ปลดปล่อยขีดความสามารถที่เป็นเอกลักษณ์ออกมา และยังแสดงให้เห็นถึงอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่สุดแสนประหยัดจนเจ้าของเดิมอาจไม่เชื่อ (ต่ำกว่า 40 ลิตร/ชั่วโมง ที่ความเร็วสูง)

จากการออกแบบท้องเรือแบบกึ่งดันน้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการปฏิบัติหลายอย่างเพื่อดันตัวเรือผ่านน้ำอย่างอ่อนโยน เครื่องยนต์ Yanmar ให้ความเร็วประหยัดที่ 16-20 นอต อย่างง่ายดาย และเมื่อคันเร่งเปิดเต็มที่ สามารถทำได้ถึง 25 นอต

ในปัจจุบัน หากมีใครสามารถทำได้ดีกว่านี้ ด้วยแรงม้าขนาดนี้ และความประหยัดระดับนี้ ในตัวเรือขนาด 36 ฟุต มันจะต้องเป็นความมหัศจรรย์โดยแท้!

Scimitar Boats บรรยายถึงการออกแบบใหม่ของ Scimitar ว่าเป็นการรักษา “จุดประสงค์ในการใช้งาน ความวางใจได้ และการสัมผัส” ของเรือต้นตำรับ ขณะเดียวกันก็ได้สร้างมาตรฐานของเรือสองท้องขึ้นใหม่สำหรับออสเตรเลีย

แน่นอน การเดินสำรวจไปรอบๆตัวเรือใหม่ของ Scimitar ไม่แสดงให้เห็นอะไรมากนัก พื้นที่เปิดโล่ง ไม่แออัด ยังคงอยู่

ในการออกแบบใหม่นี้ อุปกรณ์ต่างๆ ไม่เพียงแต่ใช้งานได้ดีเท่านั้น แต่พวกมันได้ถูกออกแบบมาเพื่อเป็นบททดสอบการเวลาอีกด้วย พื้นผิวต่างๆถูกใช้งานอย่างชาญฉลาด ตัวอย่าง เช่น กรอบประตูที่เคลือบด้วยขี้ผึ้งไม้โอ๊ค ซึ่งง่ายต่อการทำความสะอาด การบำรุงรักษา และดูทันสมัยอย่างยิ่ง ในขณะที่งานพื้นดูเป็นธรรมชาติและกลมกลืน (โดยมิได้รับอิทธิพลใดๆ จากวัสดุทันสมัยที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันในเรือพาณิชย์ทั่วไป) ไม่เพียงแต่รูปทรงที่ดูหรูหรา แต่คุณจะได้ความรู้สึกแบบเดียวกันจากการสัมผัสด้วยฝ่าเท้าของคุณ เรือ Scimitar 1010 ใหม่ ทั้งแบบซีดาน (sedan) และฟลายบริดจ์ (flybridge) เป็นความสำเร็จในการผสมผสานกันอย่างลงตัวที่สุดระหว่างเทคโนโลยี และเครื่องยนต์ Yanmar แบบรางร่วม (common-rail) ในจินตนาการครั้งใหม่ที่เป็นเอกลักษณ์ในแบบออสเตรเลีย เรือรุ่นขนาดความยาว 58 ฟุต กำลังถูกออกแบบอยู่ที่ห้องออกแบบของ Scimitar ดังนั้น จงเตรียมพร้อมไว้ เพราะสมรรถนะของเครื่องยนต์ยังไม่ถูกตัดสินใจ

YANMAR

Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO2

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 (NOx) 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 CO2 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 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

aBOAT focus

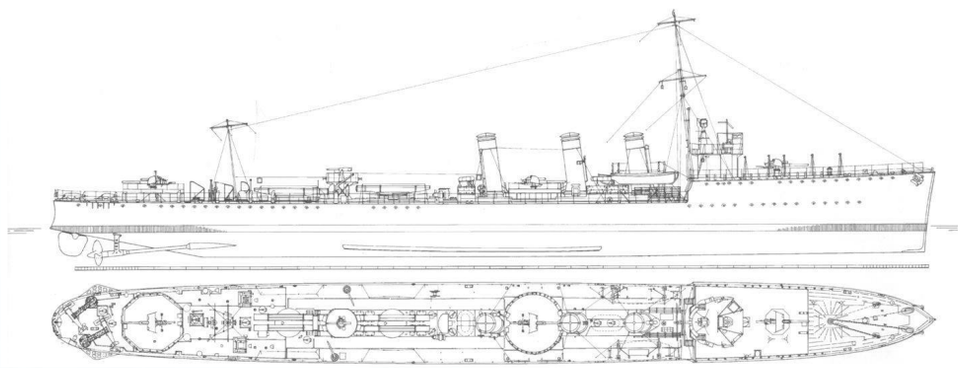
ARTICLE : aBOAT
PHOTO : INTERNAT

“เรือหลวงพระร่วง”

เรือรบลำแรกของไทย

เรือหลวงพระร่วง เป็นเรือหลวงลำแรกในประวัติศาสตร์ไทย ซึ่งข้าราชการและประชาชนผู้มีความจงรักภักดีต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เรี่ยไรทุนทรัพย์ซื้อเรือรบถวายเป็นราชพลี พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จากการจัดตั้งจัดตั้ง ราชนาวีสมาคมแห่งกรุงสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ (The Royal Navy League of Siam) ขึ้นเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2457 ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีความยินดีและเห็นชอบ ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามเรือนี้ว่า “พระร่วง” อันเป็นสิริมงคลตามวีรกษัตริย์อันเป็นที่นับถือของชาวไทยทั่วไป

รัชกาลที่ 6 ทรงพระราชทานพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์เป็นจำนวน 80,000 บาท และพระบรมวงศานุวงศ์และข้าราชการได้พร้อมใจกันออกทุนเรี่ยไรถวาย เมื่อครั้งจัดงานพระราชพิธีทวีธาภิเษกในรัชกาลที่ 5 ซึ่งยังเหลือจากการใช้จ่ายเป็นจำนวนเงิน 116,324 บาท ทั้งยังได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ ซึ่งโปรดเกล้าฯ พระราชทานทรัพย์อีกเป็นจำนวนเงิน 40,000 บาท เมื่อรวมกับเงินที่เรี่ยไรทั่วพระราชอาณาจักรได้จำนวนรวมทั้งสิ้น 3,514,604 บาท 1 สตางค์ ในปี พ.ศ. 2463



นายพลเรือโท พระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหมื่นชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ ทรงได้รับแต่งตั้งเป็นข้าหลวงพิเศษออกไปจัดซื้อเรือในภาคพื้นยุโรปพร้อมด้วยนายทหารอีก 5 นาย คณะข้าหลวงพิเศษตรวจการซื้อเรือในภาคพื้นยุโรปชุดนี้ โดยได้คัดเลือกเรือพิฆาต “เอชเอ็มเอส เรเดียนท์” (HMS Radiant) ของบริษัทธอร์นิครอฟท์ (Thornycroft Co.) สร้างที่ เมืองเซาแธมป์ตัน ประเทศอังกฤษ ซึ่งเห็นว่าเหมาะสมแก่ความต้องการของกองทัพเรือและเป็นเรือที่ต่อขึ้นเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2459 ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ครั้นสงครามยุติลงเมื่อ พ.ศ. 2461 อังกฤษจึงยินดีขาย คณะข้าหลวงพิเศษได้ตกลงซื้อเรือลำนี้เป็นเงิน 200,000 ปอนด์ ส่วนเงินที่เหลือจากการซื้อเรือนั้นได้พระราชทานให้แก่กองทัพเรือไว้สำหรับใช้สอย เรือลำนี้เดินทางจากประเทศอังกฤษเข้ามาถึงประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2463

สมรรถนะของเรือหลวงพระร่วง มีระวางขับน้ำ 1,046 ตัน ความยาวตลอดลำ 83.57 เมตร ความกว้างสุด 8.34 เมตร กินน้ำลึก 4 เมตร อาวุธปืน 102 ม.ม. 3 กระบอก ปืน 76 ม.ม. 1 กระบอก ต่อมาติดปืน 40 ม.ม. 2 กระบอก ปืน 20 ม.ม. 2 กระบอก มีตอร์ปิโด 21 นิ้ว 4 ท่อ มีรางปล่อยระเบิดลึก และมีแท่นยิงปืนระเบิดลึก 2 แท่น เครื่องจักรเป็นแบบไอน้ำแบบ บี.ซี. เกียร์ เทอร์ไบน์ จำนวน 2 เครื่อง ใบจักรคู่ กำลัง 29, 000 แรงม้า ความเร็วสูงสุด 35 นอต ความเร็วมัธยัสถ์ 14 นอต รัศมีทำการเมื่อความเร็วมัธยัสถ์ 1,896 ไมล์ ทหารประจำเรือ 135 คน

ลักษณะเฉพาะ

ประเภท	เรือพิฆาต
ขนาด (ระวางขับน้ำ)	1,046 ตัน
ความยาว	83.57 เมตร
ความกว้าง	8.34 เมตร
กินน้ำลึก	4 เมตร
เครื่องยนต์	เครื่องจักรไอน้ำ] แบบ บี.ซี. เกียร์เทอร์ไบน์ 2 เครื่อง ใบจักรคู่ กำลัง 29,000 แรงม้า
ความเร็ว	35 นอต (ความเร็วมัธยัสถ์ 14 นอต)
พิสัยเชื้อเพลิง	1,896 ไมล์ทะเล (ที่ความเร็วมัธยัสถ์)
ลูกเรือ	135 นาย

ยุทโธปกรณ์ที่ติดตั้งเมื่อแรกเข้าประจำการ

• ปืน 102 ม.ม.	3 กระบอก
• ปืน 76 ม.ม.	1 กระบอก
(ติดตั้งเพิ่มเติมในภายหลัง)	
• ปืน 40 ม.ม.	2 กระบอก
• ปืน 20 ม.ม.	2 กระบอก
• ตอร์ปิโด 21 นิ้ว	4 ท่อ
• รางปล่อยระเบิดลึก	
• แท่นยิงปืนระเบิดลึก	2 แท่น

ARTICLE : aBOAT
PHOTO : INTERNAT

OCEAN CURRENTS
วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร

ชาวเรือส่วนใหญ่จะมีพื้นฐานความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระแสน้ำที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือ ซึ่งเรื่องกระแสน้ำอุ่น กระแสน้ำเย็นในมหาสมุทร เป็นอะไรที่น่าสนใจมากกว่าการเกิดผลกระทบในการเดินเรือ ในเมื่อระบบการไหลของกระแสน้ำในทิศทางต่างๆของมหาสมุทรในเขตหนาวและเขตอบอุ่นนั้นเป็นระบบระเบียบและซับซ้อน อันนำมาซึ่งการกำเนิดชีวิต ความเป็นความตาย พายุต่างๆ และฤดูกาล ที่หากมาทำความรู้จักกับสิ่งเหล่านี้ ก็น่าจะช่วยให้ระมัดระวัง ทั้งการเดินเรือ และการดูแลสภาพแวดล้อมกันมากกว่านี้

นั่นเพราะพื้นผิวบนดาวดวงนี้ ปกคลุมด้วยน้ำเป็นส่วนใหญ่ คือ 70% ของพื้นผิวโลก เป็นตัวแปรสำคัญต่อความเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ ร้อน-เย็น ฝน เป็นสิ่งที่ช่วยให้บริเวณที่หนาวเย็นไม่หนาวเย็นจนเกินไป เมื่อกระแสน้ำอุ่นได้ไหลผ่านมาอย่างช้าๆ และลอยตัวสูงขึ้น ความอบอุ่นจึงกระจายไปทั่ว จากผืนน้ำลอยสู่ผืนดิน ทำให้ต้นไม้ได้มีชีวิต ผลิดอก ออกผล เป็นอาหารของสิ่งมีชีวิตในแถบนั้นต่อไป

กระแสน้ำในมหาสมุทรไม่ได้ทำงานเพียงลำพัง ทุกสิ่งล้วนเชื่อมโยงกัน โดยการไหลจากบริเวณหนึ่งไปสู่อีกบริเวณหนึ่ง อันห่างไกลอย่างช้าๆนั้น ได้รับอิทธิพลจากลม โดยกระแสลมจะพัดจากบริเวณที่มีความกดอากาศสูงไปสู่บริเวณที่มีความกดอากาศต่ำ เป็นการไหลตามเข็มนาฬิกาทางซีกโลกเหนือ และไหลทวนเข็มนาฬิกาทางซีกโลกใต้ ซึ่งกระแสน้ำเย็นจะเกิดขึ้นมากในบริเวณตะวันตกของทวีป ขณะที่กระแสน้ำอุ่นจะเกิดขึ้นมากในบริเวณชายฝั่งทางตะวันออก

กระแสน้ำพื้นผิวมหาสมุทรเกิดขึ้นเนื่องจากแรงเสียดทานระหว่างอากาศกับผิวน้ำ อากาศเคลื่อนที่ด้วยการพาความร้อน (Convection cells) ซึ่งสะสมพลังงานมาจากแสงอาทิตย์ พลังงานจากอากาศถ่ายทอดลงสู่ผิวน้ำอีกทีหนึ่ง โดยกระแสลมพัดพาให้กระแสน้ำเคลื่อนที่ไปในทางเดียวกัน และเป็นไปตามนี้คือ ที่บริเวณเส้นศูนย์สูตรลมสินค้าจะพัดน้ำผิวหน้าให้ไหลไปยังทิศตะวันตก เมื่อปะทะกับแผ่นดิน จะทำให้มวลน้ำบางส่วนเกิดการไหลย้อนบริเวณเส้นศูนย์สูตร (Equatorial counter current) และมวลน้ำส่วนใหญ่กลายเป็นกระแสน้ำอุ่นไหลไปยังบริเวณอื่น ส่วนที่บริเวณแนวละติจูด 30 องศา ลมตะวันตกจะพัดพาผิวน้ำให้ไหลไปยังทิศตะวันออก เมื่อปะทะกับแผ่นดิน จะทำให้มวลน้ำบางส่วนจะเป็นกระแสน้ำเย็นไหลกลับไปที่เส้นศูนย์สูตรดังเดิม

การปะทะกันของอากาศเย็นจากขั้วโลกที่มาชนกับอากาศอุ่นที่อยู่ใกล้กับกระแสน้ำอุ่น จะทำให้เกิดลมพายุตั้งแต่ขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่ ขณะเดียวกัน การปะทะกันดังกล่าวก็เกิดทำให้เกิดฤดูกาล เนื่องจากผืนน้ำจะเก็บความร้อนไว้ได้นานกว่าผืนดิน แต่จะค่อยๆปล่อยออกมาเพื่อให้ความเย็นลดต่ำลง ในช่วงฤดูหนาว และการดำเนินไปอย่างช้าๆ ของการคลายความร้อนจากผิวน้ำก็จะเปลี่ยนแปลงไปตามฤดู และก่อนที่มหาสมุทรจะมีอุณหภูมิต่ำสุดในแต่ละปี จะเกิดผลกระทบของความต่างระหว่างผืนดินและมหาสมุทร นอกจากนี้ปัจจัยหนึ่งนอกเหนือจากอากาศเย็นและอบอุ่นแล้ว ยังเป็นเรื่องของความเค็มที่ต่างกันของน้ำทะเล คือเมื่อน้ำทะเลความหนาแน่นสูง อุณหภูมิต่ำจมตัวลงใต้มหาสมุทแอตแลตติกเหนือ ไหลลงใต้ เลี้ยวไปทางตะวันออก โดยเมื่อไหลสู่มหาสมุทรอินเดียก็จะมีอุณหภูมิสูงขึ้น จึงลอยตัวขึ้นเมื่อถึงมหาสมุทรแปซิฟิก ขณะที่น้ำทะเลความหนาแน่นต่ำ อุณหภูมิสูง ทางมหาสมุทรแปซิฟิกไหลวกกลับไปทางเก่า จะเกิดการระเหยของน้ำจึงทำให้น้ำทะเลเค็มขึ้น อีกอุณหภูมิที่ขั้วโลกเหนือต่ำลง จึงจมตัวลงสู่ใต้มหาสมุทรอีกครั้ง วงจรนี้ใช้เวลา 500-2,000 ปี และได้ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศระยะยาว อันทำให้เกิดยุคต่างๆ เช่นยุคน้ำแข็ง

เมื่อโลกร้อน น้ำแข็งขั้วโลกเริ่มละลาย พวกเราจึงต้องกังวลสิ่งที่กำลังตามมาคือน้ำแข็งละลายไหลลงสู่มหาสมุทรเป็นจำนวนมากย่อมทำให้ความเค็มลดลง และจะเกิดอะไรขึ้นเมื่อวิถีของกระแสน้ำอาจเปลี่ยนไปที่แน่ๆ จะต้องกระทบกับชีวิตในมหาสมุทรที่ขึ้นอยู่กับสิ่งเหล่านี้โดยตรง รวมถึงการเดินเรือที่ปัจจุบันการละลายของน้ำแข็งและการพัดพาน้ำแข็งโดยกระแสน้ำมากีดขวางการเดินเรือก็เป็นอีกปัญหาไหนจะการเกิดลมพายุที่ไม่อาจคาดเดาการเปลี่ยนแปลงเส้นทางลมพายุ และอื่นๆ

ทุกฝ่ายรู้ถึงปัญหาเหล่านี้และพยายามที่จะไม่พาโลกใบนี้ไปถึงวันที่ไม่อาจคาดเดา ชาวเรือเองก็ช่วยได้ด้วยการศึกษาที่มาของปัญหาให้มากขึ้นและต้องไม่ละเลยที่จะช่วยกัน “ลดโลกร้อน” อย่าปล่อยให้วันนั้นมาถึงวันที่ต้องถามกันและกันว่า “เรามาถึงจุดนี้ได้ยังไง”

Special report

ARTICLE : พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร
PHOTO : INTERNET

เบื้องหลังความสำเร็จ
ในการพัฒนาประเทศของ สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนที่ 7)
นโยบายด้านเศรษฐกิจในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งเริ่มขึ้นในปลายปี 2562 ที่เมืองอู่ฮั่น มณฑลเหอเป่ย ได้ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงและรวดเร็วไปทั่วโลก โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจ การค้า-การลงทุนระหว่างประเทศ และการท่องเที่ยว เป็นต้น แทบหยุดชะงักลงในบางช่วง การปิดประเทศคือมาตรการที่จำเป็นต้องนำมาใช้กันโดยทั่วไป ส่วนมาตรการอื่นๆ นั้น แต่ละประเทศก็ปฏิบัติทำนองเดียวกันบ้างผิดแผกมากบ้างน้อยบ้างต่างๆ กันไป

สำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีนโยบายใช้ยาแรงกว่าชาติอื่นๆ อย่างชัดเจน โดยเฉพาะด้านการปิดเมือง ห้ามการเดินทางเข้าออกระหว่างเมืองและระหว่างประเทศ หากไม่มีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด ซึ่งแน่นอนว่าย่อมส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งความเป็นไปในสังคมโดยรวมด้วย ก่อนหน้านั้นจีนมีความเติบโตของ GDP (Gross Domestic Product) หรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6 ต่อเนื่องกันอย่างยาวนานนับสิบปี เมื่อเกิดวิกฤติการณ์เช่นนี้ จึงเป็นเรื่องที่น่ารู้ว่า จีนมีการปรับเปลี่ยนนโยบายและแผนการพัฒนาเศรษฐกิจของตนอย่างไร เพื่อให้สามารถบริหารประเทศต่อไปได้อย่างยั่งยืน

จากหนังสือเรื่อง CHINA NEXT NORMAL วิกฤติการณ์และโอกาสของจีนในโลกหลังโควิด ซึ่งเขียนโดย คุณอาร์ม ตั้งนิรันดร ได้มีการวิเคราะห์คำแถลงจากรายงานนโยบายรัฐบาลของ หลี่ เค่อ เฉียง (Li Keqiang) นายกรัฐมนตรีจีน สำหรับปี พ.ศ. 2564 มีความแตกต่างจากการแลงนโยบายในปีก่อนๆ อย่างมีนัยยะสำคัญ กล่าวคือ ไม่มีการกล่าวถึงการตั้งตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่กลับเน้นการขยายอัตราการจ้างงาน (Employment) มากกว่า 40 ครั้งในคำแถลง อีกประการหนึ่งคือมีการพูดถึงน้อยมากเกี่ยวกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน (Infrafastruoture) อาทิ ถนน สะพาน ท่าเรือ ทางรถไฟ และสนามบิน ซึ่งพอวิเคราะห์ได้ว่าจีนมองเห็นความผันผวนของสถานการณ์ต่างๆ อันสืบเนื่องมาจาก COVID-19 และสงครามการค้ากับสหรัฐอเมริกาเป็นสำคัญ รวมทั้งจีนเองได้เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ มาตั้งแต่ พ.ศ.2551 ซึ่งรุดหน้าไปมากพอสมควรแล้ว ความจำเป็นที่จะต้องสร้างเสริมต่อไปอีกเป็นเรื่องที่รอได้ จึงควรใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ไปในด้านที่มีความสำคัญเร่งด่วนกว่า ได้แก่ การจ้างงานเพื่อให้มีการกระจายรายได้ ซึ่งจะเป็นการยกฐานะผู้มีรายได้ต่ำให้มีกำลังซื้อสูงยิ่งขึ้น การใช้จ่ายในประเทศก็จะเติบโตตามมา ลดการพึ่งพาการส่งออกและการลงทุนจากนอกประเทศ

อีกประการหนึ่งก็คือ การเร่งพัฒนาเทคโนโลยีโดยเฉพาะทางด้านสื่อสารโทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ เพื่อเร่งการเปลี่ยนผ่านไปสู่ “สังคมดิจิทัล” (Digitalization) และ “สังคมอัจฉริยะสมบูรณ์แบบ” (Intelligentization) ซึ่งจะทำให้ประเทศมีพื้นฐานทางเทคโนโลยีแข็งแกร่งยิ่งขึ้น และสามารถพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น ในหนังสือดังกล่าวได้สรุปนโยบายของจีนในยุคปัจจุบันไว้สองลักษณะดังนี้

นโยบาย 6 เสถียรภาพ

1.รักษาระดับการจ้างงาน

2.รักษาระดับการค้าต่างประเทศ

3.รักษาทุนต่างชาติไม่ให้ไหลออก

4.รักษาเสถียรภาพของระบบการเงิน

5.รักษาความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจ

6.รักษาระดับการลงทุนในประเทศ

นโยบาย 6 มั่นคง

1.ความมั่นคงเรื่องการจ้างงาน

2.ความมั่นคงในชีวิตความเป็นอยู่ขั้นพื้นฐานของประชาชน

3.ความมั่นคงของธุรกิจและผู้บริโภค

4.ความมั่นคงทางอาหารและพลังงาน

5.ความมั่นคงของห่วงโซ่อุตสาหกรรมและห่วงโซ่อุปาทาน

6.ความมั่นคงในการกระจายทรัพยากรสู่รากหญ้า

จากที่นำเสนอมานี้คงพอเห็นได้ค่อนข้างชัดเจนว่า ด้วยทักษะการคิดอย่างมีวิจารณญาณ (Critical Thinking) ของบรรดาผู้นำและผู้มีบทบาทสำคัญในการบริหารบ้านเมืองของจีน ช่วยให้พบช่องทางที่สามารถฟันฝ่าวิกฤติ นำรัฐนาวาเดินหน้าต่อไปอย่างมั่นคง แม้จะชะลอความรวดเร็วและร้อนแรงลงไปบ้าง ทั้งยังช่วยให้พบโอกาสใหม่ๆ ที่เสริมศักยภาพของประเทศให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคตด้วย นี่คืออีกส่วนหนึ่งของเบื้องหลังความสำเร็จในการพัฒนาประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน

โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL
ทำงานอยู่บนบก "เงินไม่เหลือ"
ไปทำงานในเรือ อะไรๆ ก็ฟรี
ลูกเรือฝ่ายเดินเรือ-ช่างกล
เรียน 2 เดือน ฝึกงาน 2-9 เดือน
มีรายได้ระหว่างฝึกงาน
สามารถทำงานในเรือได้ทั้งสายในประเทศและระหว่างประเทศ
รอบที่ 1 สมัครได้ตั้งแต่วันนี้ - 19 ก.พ. เปิดเรียน 1 มี.ค. 65
รับ 25 คนเท่านั้น จบแล้วจัดหาเรือให้มีงานทำทุกคน
ค่าธรรมเนียมการเรียนตลอดหลักสูตร
55,000 บาท [แบ่งชำระได้]
โทร.02 703 3232 / 082 209 9195
ขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า
สมัครออนไลน์
Facebook Page
LINE OA
BOOK NOW
F : SiamMaritimeSchool
LINE@ : @siammaritime
www.siammaritimeschool.ac.th

03 OCTOBER 2022

โรงเรียนสยามการเดินเรือ

SIAM MARITIME SCHOOL

ให้การต้อนรับผู้บริหารและคณะทำงานจาก บริษัท สมูธซี จำกัด เพื่อส่งมอบนักเรียนทุน
ต้นกล้าโครงการ 1 โอกาสนี้ผู้บริหารโรงเรียนสยามการเดินเรือพาเยี่ยมชมโรงเรียนด้วย

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

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

MSC
Marine Servitec Co., Ltd.

SMS
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