

aBOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ รุรทิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.14 • ISSUE 156 • JANUARY 2023

PHUKET KING'S CUP REGATTA 2022

Test report
10 หลักวิธ
[จุดเรือข่ายๆ]

Boat report
YANMAR
กับ BUBBLES

Special report
เบื้องหลังความสำเร็จ
ในการพัฒนาประเทศของ
สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนที่ 9)
กว่าจะเป็นเช่นทุกวันนี้

KODEN MDC-5020T
Marine Radar / ARPA
เอกสิทธิ์เฉพาะ KODEN เท่านั้น

PHOTO CREDIT : GUY NOWELL



Find us on:
facebook.

aboatmagazine



Your Safety Partner on board



LIFERAFT RENTAL

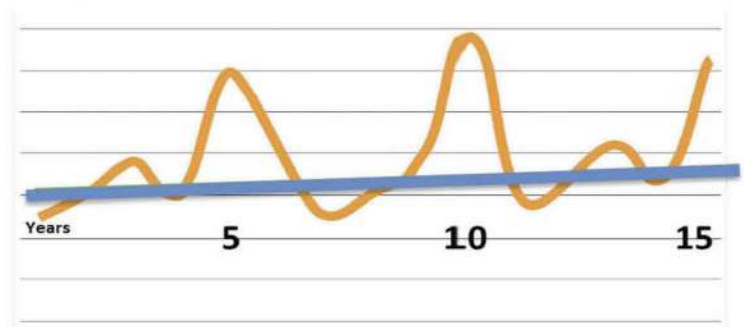


WHY Choose? Liferaft Rental

- \$ 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

Website : www.msc.co.th

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





หลักสูตร

นายประจำเรือfähยเดินเรือ

ค่าธรรมเนียมการเรียน **165,000** บาท

ค่าสมัคร+จองสิทธิ์ **3,000** บาท

กรณีสอบไม่ผ่านตีใหม่ **2,600** บาท

* ยกเลิกการสอบหรือสอบผ่านแล้วสละสิทธิ์

ไม่คืนค่าธรรมเนียมการสอบให้

ระยะเวลาการอบรม

- ภาคทฤษฎี 1 ปี
- ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 12 เดือน

- คุณสมบัติผู้สมัคร

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

- หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

1. รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่อุทสึสุภาพ จำนวน 2 รูป
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1 ใบ
3. สำเนาทะเบียนบ้าน จำนวน 1 ใบ
4. สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1 ใบ
5. สำเนาหลักฐานทางทหาร

หรือนักศึกษาวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1 ใบ

6. หลักฐานทางการแพทย์ฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้

- 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
- 6.2 แสดงผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน

Register :



สิ้นสุดระยะเวลาการสมัคร

วันที่ 14 พฤษภาคม 2566

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน (คณิตศาสตร์/วิทยาศาสตร์/ภาษาอังกฤษ)
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีโควตาหน่วยงานการสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ยถึงเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิ์สอบ : วันที่ 15 พฤษภาคม 2566

สอบข้อเขียน/สอบสมรรถนะ/สอบสัมภาษณ์ : วันที่ 17 พฤษภาคม 2566

ประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก : วันที่ 19 พฤษภาคม 2566

ชำระค่าธรรมเนียม : วันที่ 20-30 พฤษภาคม 2566

รายงานตัว และปฐมฤกษ์ : วันที่ 31 พฤษภาคม 2566

เปิดภาคเรียน : วันที่ 1 มิถุนายน 2566

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"

ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ

บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ

ธนาคารกสิกรไทย สาขาตลาดสมุทรปราการ บัญชี

ออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

065-593-5091, 092-258-8190, 095-823-5393





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาอดีตนักกีฬา: พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, คุณเชลล์ สักกาวดี, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วกับ, รศ.ดร. อัครเดช วาณิชชัย

สวัสดีปีใหม่ครับ FC aBOAT ที่รัก

ทีมงาน aBOAT ขอขอบคุณทุกท่าน ที่กรุณาเป็นกำลังใจให้เรามาตลอดมา ทำให้วารสารนี้มีอายุยืนยาว 14 ปีแล้ว คณะผู้จัดทำยืนยันว่า จะมุ่งมั่นเติมคุณค่าให้กับงานที่รักและผูกพันนี้ต่อไป โดยสรรหาสาระดีๆ มาเสนอ เพื่อเป็นการตอบแทนน้ำใจไมตรีที่ท่านมีต่อเรา

สำหรับฉบับปีระกษัตริย์นี้ มีเรื่องที่เราสนใจว่าน่ารู้ และควรค่าแก่การอ่านอีกตามเคย อาทิ การแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทาน ภูเก็ตคิงส์พรีกัตต้า ซึ่งปิดฉากไปแล้วอย่างน่าประทับใจ เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2565 มีเรือใบจาก 13 ประเทศรวมเกือบ 200 ลำ เข้าร่วมการแข่งขันมากเป็นประวัติการณ์ การดำเนินงานต่างๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยอย่างน่าพอใจสำหรับทุกฝ่าย อีกเรื่องหนึ่งที่น่าสนใจเช่นกัน คือการนำเรือเข้าจอดเทียบท่า ดูเผินๆ คล้ายจะไม่ใช่วิธีอย่างซับซ้อนเท่าใดนัก แต่ภาซิดที่ว่า “คืบก็ทะเล คอกลก็ทะเล” ยังคงมีความขลัง ภัยอันตรายสำหรับชาวเรืออาจเกิดขึ้นได้เสมอ บางครั้งรุนแรงและรวดเร็วแบบตั้งหลักสู้แทบไม่ทัน ลองอ่าน 10 หลักวิธีจอดเรือง่ายๆ ดูนะครับ เชื่อว่าจะเห็นด้วยกับภาซิดข้างต้น

เราชาว aBOAT ขอส่งความรักและปรารถนาดีมายังทุกท่านและครอบครัว ขอให้มีความสุขความเจริญยิ่งๆ ขึ้นไปทุกด้าน ทั้งชีวิตส่วนตัว หน้าที่การงาน และส่วนรวมที่ท่านเกี่ยวข้องผูกพันด้วย พบพานแต่ความดีงามและสำเร็จสมความปรารถนาในเรื่องที่พึงมีพึงได้ตลอดไปครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเตอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลลาโงเหนือ 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 พิณนภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ aBOAT TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างผล ศิลปกรรม ยุทธจักร อนุสรณ์, ART aBOAT MAGAZINE
ฝ่ายกฎหมาย จริญญา สันเนตร



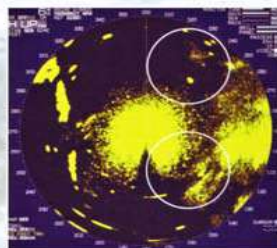
ล่าสุดเหนือกว่าใคร 15 inch Color LCD Marine Radar / ARPA **MDC-5020T**

รุ่นฟังก์ชันเรือรบ **CFAR**
อิเล็กทรอนิกส์เฉพาะโคเดน เท่านั้น

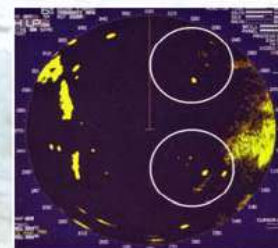


Features

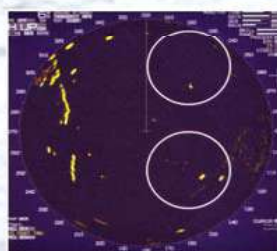
- **MDC-5020T** has a chart overlay feature with C-Map chart (NT or MAX) is overlaid on the radar screen (Chart: Owner supplied) .
- 15 " high-resolution XGA color LCD with anti-reflective coating. It increased visibility in direct sunlight and prevents condensation.
- Open antenna length 6 or 9 feet
- 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



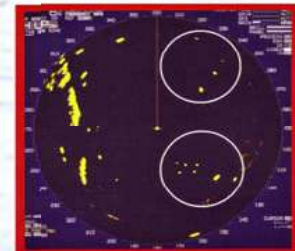
SEA and RAIN clutter on Radar Image



SEA anti-clutter function image



SEA anti-clutter and RAIN anti-clutter function image



CFAR function image for clear target detection



เรือหลวงสุโขทัย อับปางกลางทะเล

วันที่ 18 ธันวาคม 2565 เรือหลวงสุโขทัย ประสบเหตุคลื่นลมแรงอับปางกลางทะเล จ.ประจวบคีรีขันธ์ ขณะเดินทางเพื่อร่วมพิธี 100 ปี การสิ้นพระชนม์ของ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ พื้นที่ อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับเรือหลวงสุโขทัยนั้น ตัวเรือมีอาการเอียงจากคลื่นลมแรง หลังเกิดคลื่นลมแรงและพัดน้ำเข้าเรือเป็นจำนวนมาก จนทำให้เครื่องไฟฟ้าดับและส่งผลให้เครื่องจักรใหญ่หยุดทำงาน เป็นเหตุให้ไม่สามารถควบคุมเรือได้ และทำให้น้ำเข้าภายในตัวเรืออย่างรวดเร็ว จนทำให้เรือเอียงมากขึ้นในเวลาต่อมา ก่อนจะอับปางกลางอ่าวไทย

สำหรับ ร.ล.สุโขทัย เป็นเรือคอร์เวต สร้างโดย TACOMA BOATBUILDING COMPANY ประเทศสหรัฐอเมริกา ชื่อเดิมคือ RTN 252 FT PSMM MK-16#446 เป็น 1 ใน 2 ลำของชุดเรือหลวงรัตนโกสินทร์ ประกอบด้วย ร.ล.รัตนโกสินทร์ หมายเลขเรือ 441 และ ร.ล.สุโขทัย หมายเลขเรือ 442 ทั้ง 2 ลำ เป็นเรือที่ได้รับการติดตั้งระบบอาวุธยุทโธปกรณ์ และระบบอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยมีความสามารถและประสิทธิภาพสูง พร้อมปฏิบัติการรบได้ทั้ง 3 มิติในเวลาเดียวกัน คือ ป้องกันภัยทางอากาศ สงครามผิวน้ำ และสงครามปราบเรือดำน้ำ

ภารกิจหลักของ ร.ล.สุโขทัย คือ การปราบเรือดำน้ำ ลาดตระเวนตรวจการณ์ คุ่มกันกระบวนเรือ สนับสนุนการยิงฝั่ง รวมถึงสนับสนุนภารกิจอื่นๆ ของกองทัพเรือ มีขนาดกว้าง 9.6 เมตร ยาว 76.7 เมตร สูง 26.82 เมตร น้ำลึกหัว 3.81 เมตร ท้าย 3.07 เมตร โดมโซนาร์ 4.5 เมตร ภายในเรือ ติดตั้ง ปืน 76/62 มม. 1 กระบอก ปืน 40L70 มม. แท่นคู่ 1 กระบอก ปืน 20 มม. 2 กระบอก นอกจากนี้ยังติดตั้ง ท่อตอร์ปิโด 2 แท่น MK32 MOD5 (6 ท่อยิง) เป็นอาวุธปราบเรือดำน้ำขณะเดียวกันยังติดตั้ง ระบบอาวุธปล่อยนำวิถี พื้น-สู่-พื้น แบบ HARPOON BLOCK 1C 2 แท่น (8 ท่อยิง) ระบบอาวุธปล่อยนำวิถี พื้น-สู่-อากาศ แบบ ALBATROS 1 แท่น (8 ท่อยิง) ASPIDE 2000 ระบบตรวจการณ์ยิงประกอบด้วย เรดาร์พื้นน้ำ SPERRY VISION MASTER FT เรดาร์พื้นน้ำ FURUNO เรดาร์พื้นน้ำ SCOUT เรดาร์อากาศ DA05 ฯลฯ

สำหรับ “เรือหลวงสุโขทัย” หรือ ร.ล.สุโขทัย เข้าประจำการเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2530 และอับปางลงสู่ท้องทะเล เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2565 รวมระยะเวลาประจำการ 35 ปี



การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จัดงานวันคล้ายวันสถาปนา ครบรอบ 50 ปี

วันที่ 13 ธันวาคม 2565 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จัดงานวันคล้ายวันสถาปนา ครบรอบ 50 ปี โดยนายรินทร์ กัลยาณมิตร ประธานกรรมการ คณะกรรมการ กนอ. พร้อมด้วย รศ.ดร.วิริศ อัมระปาล ผวก.กนอ. ผู้บริหารระดับสูง และพนักงาน กนอ. ให้การต้อนรับ ดร.ณัฐพล รังสิตพล ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ในโอกาสเป็นประธานงานเฉลิมฉลองเนื่องในวันคล้ายวันสถาปนา กนอ. ครบรอบ 50 ปี พร้อมทั้งแสดงปาฐกถาพิเศษในงาน โดยมี ผู้เข้าร่วมงานทั้งจาก บริษัทร่วมทุน บริษัทผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรมร่วมดำเนินงาน ผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรม อดีตผู้บริหาร กนอ. พันธมิตรทุกภาคส่วน พร้อมทั้งสื่อมวลชน เข้าร่วมงาน กนอ. “50th Anniversary of IEAT: Industrial Collaboration for Sustainable Development”

ภายในงานมีการแสดงวิทัศน์ร่วบรวมความประทับใจ 50 ปี กนอ. วิทัศน์อดีตผู้ว่าการ กนอ. บอกเล่าผลงานและความประทับใจที่มีต่อ กนอ. การแสดงวิสัยทัศน์และทิศทางการดำเนินงานของ กนอ. โดย ผวก.กนอ. และมินิคอนเสิร์ตจาก เพ็ญ เดอะวอยซ์ แชมป์ เดอะวอยซ์ คนล่าสุด ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ (QSNCC) Ballroom 1-2 ถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพมหานคร



RESTUBE®

PRODUCT CATALOG



BE
PART
OF THE
RESTUBE
STORY



MORE
FREEDOM
&
WATER
SAFETY



Marine Servitec Co., Ltd.
1111 Moo 6 Soi Thedsaban Bangpoo 10, Taiban Road, Tumbol Taiban,
Amphur Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 0-2703-3477-8 Fax : 0-2703-4572 E-mail: info@msc.co.th
Website : www.msc.co.th

Facebook: marineservitec
Instagram: @marineservitec



08

ARTICLE / PHOTO : HULL

Boatreport 1

YANMAR กับ BUBBLES



MV Bubbles ได้สร้างความตื่นเต้นและความยินดีให้กับบรรดาผู้โดยสารในทริป “ดูวาฬ (Go Whale Watching)” และการผจญภัย “Sapphire Coast Adventures” นอกชายฝั่ง New South Wales ประเทศออสเตรเลีย เรือ Bubbles นี้เป็นเรือเร็วสองห้องที่ได้รับการเปลี่ยนเครื่องยนต์ในปีที่ผ่านมา โดยมี Yanmar 6HYM-WET เป็นเครื่องยนต์ใหม่ การเลือกเครื่องยนต์ Yanmar นี้เป็นการตัดสินใจของเจ้าของเรือ “Simon Millar” เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องยนต์ของ MV Bubbles สามารถรับมือกับงานหนักได้ ทั้งในและนอกฤดูการดูวาฬ

Simon Millar ได้ซื้อเรือดูวาฬลำแรกของเขาเมื่อเขาอายุเพียง 22 ปี เท่านั้น นับว่าเป็นย่างก้าวที่กล้าหาญสำหรับคนหนุ่มอายุน้อยคนหนึ่งที่มีประสบการณ์ในการไต่ปี

การเดินทางดำเนินต่อไปจนถึงปี 2020 และ Simon ก็ได้ซื้อเรือสองห้องเพิ่มอีกหนึ่งลำ (ซึ่งเคยใช้เป็นเรือดูแนวปะการังแถบ Far North Queensland) และได้ทำการปรับปรุงเพื่อให้เป็นเรือท่องเที่ยวและดูวาฬ โดยสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 100 คน

MV Bubbles เป็นเรือที่ถูกออกแบบโดย SeaSpeed ต่อขึ้นในปี 2013 และปฏิบัติหน้าที่อย่างซื่อสัตย์ตลอดมา หลายๆ คนอาจเคยเห็นเรือลำนี้อยู่บริเวณแถวหน้าของเรือสังเกตการณ์ในปี 2021 ช่วงการแข่งขันเรือยอชต์ “Sydney to Hobart” โดยมีจุดเริ่มต้นจากท่าเรือ Sydney นับว่าเป็นเรือสองห้องที่มีสมรรถนะดีมาก

Simon ได้เรียนรู้หลายอย่างจากการใช้งานเรือของเขา และเหมือนกับผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ที่มีประสบการณ์รายอื่นๆ “ความพอใจได้” เป็นหัวใจของการประกอบกิจการเดินเรือ

“ผมได้เลือกเครื่องยนต์ Yanmar (6HYM-WET) เพื่อติดตั้งใน Bubbles ในเดือนเมษายน ปีที่แล้ว และใช้งานไปแล้วประมาณ 500 ชั่วโมงจนถึงปัจจุบันนี้” Simon กล่าว

ก่อนหน้านี้ MV Bubbles เคยถูกติดตั้งด้วยเครื่องยนต์ของยุโรป ที่ให้แรงม้าประมาณ 552kW สำหรับเครื่องยนต์ Yanmar คู่นี้



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 (NO_x) 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
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

Boatreport 2

มีแรงม้าอยู่ที่ 515kW (700mhp) ที่ 2,200 รอบ/นาที แต่สำหรับ Simon แล้ว “สมรรถนะใกล้เคียงกันมาก”

การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่เป็น Yanmar เป็นการตัดสินใจที่ง่ายมากสำหรับ Simon เนื่องจาก Simon ชื่นชอบเครื่องยนต์ที่ทำงานด้วยระบบเชิงกลอย่าง 6HYM-WET เป็นอย่างมาก อีกทั้ง Yanmar ยังเป็นเครื่องยนต์ที่เรียบง่าย และได้รับความเชื่อมั่นจากผู้ใช้งานทั่วโลกเป็นอย่างมากในด้าน “ความวางใจได้” แบบไร้คู่แข่ง

“นั่นเป็นสิ่งที่เราต้องการเหนือสิ่งอื่นใด” Simon กล่าว “เราต้องการเครื่องยนต์ที่วางใจได้และแข็งแรงทนทาน และนั่นเป็นสิ่งที่ Yanmar มีให้เรา”

สำหรับมุมมองด้านการใช้งาน MV Bubbles จะต้องทำงานทั้งในและนอกฤดูการดูวาฬ นั่นเป็นเหตุผลที่ว่าทำไม “ความวางใจได้” ถึงสำคัญที่สุด (และการยืดระยะเวลาการบำรุงรักษาเป็นทุกๆ 500 ชั่วโมง) สำหรับผู้ประกอบการ ซึ่ง 6HYM-WET มีสิ่งนี้ครบถ้วน



“ในระหว่างฤดูการดูวาฬ เราจะต้องจัดทริปให้ผู้โดยสารอย่างน้อยวันละ 4 ครั้ง” Simon อธิบาย

“และนั่นจะรวมไปถึงการใช้งานที่ยาวนานขึ้นในช่วงที่ฝูงวาฬอพยพขึ้นทางด้านทิศเหนือ ซึ่งถือได้ว่าเป็นเรื่องปกติมากหากเครื่องยนต์ต้องทำงานติดต่อกันอย่างน้อยวันละ 14 ชั่วโมง”

การดูวาฬในแต่ละทริปจะต้องมีการนั่งเรือเป็นระยะเวลานานพอสมควร (MV Bubbles สามารถทำความเร็ว 17 นอตได้อย่างง่ายดาย ด้วยเครื่องยนต์ Yanmar คู่นี้) โดยส่วนใหญ่แล้วเครื่องยนต์มักจะอยู่ในรอบเดินเบา และใช้ความเร็วต่ำ ในขณะที่ผู้โดยสารชื่นชมความสวยงามของสัตว์โลกที่ยิ่งใหญ่ชนิดนี้ หลังจากนั้นจึงใช้ความเร็วเพื่อนำผู้โดยสารกลับเข้าฝั่งตามกำหนดการ

“ในช่วงนอกฤดูการดูวาฬ ทางเราจะจัดทริปท่องเที่ยวและการเช่าเหมาลำสำหรับโอกาสพิเศษ” Simon กล่าว “และทริปท่องเที่ยวเหล่านี้มักจะครอบคลุมระยะทางอย่างน้อยประมาณ 30 ถึง 40 ไมล์ทะเล ดังนั้น เครื่องยนต์จึงต้องทำงานหนักมาก”

ความสำเร็จหลักในการเปลี่ยนเครื่องยนต์มาเป็น Yanmar ก็คือการที่ยังคงรักษาสรรณะของ MV Bubbles เอาไว้ได้ ถึงแม้ว่าจะมีแรงม้าที่ลดลงเล็กน้อยก็ตาม นั่นเป็นผลมาจากคุณสมบัติของเครื่องยนต์ Yanmar 6HYM-WET ที่มีอัตราการเพิ่มของแรงบิดที่สูงเป็นพิเศษ

หากพิจารณาอย่างถี่ถ้วนถึงการเปลี่ยนเครื่องยนต์ของ MV Bubbles จะทำให้เราเข้าใจได้ว่าเครื่องยนต์ Yanmar มีสมรรถนะด้านแรงบิดที่โดดเด่น นอกจากเครื่องยนต์แล้ว MV Bubbles ยังได้เปลี่ยนเกียร์จากเกียร์ที่มีอัตราทด 1.74:1 มาเป็นเกียร์ ZF325A ที่มีอัตราทด 2.037:1

จากข้อเสียอันยาวนานในด้านแรงบิดที่โดดเด่นในทุกช่วงกำลัง เครื่องยนต์ Yanmar ยังเป็นเครื่องยนต์ที่ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างน่าประทับใจ “เราไม่เพียงได้เรือที่มีสมรรถนะใกล้เคียงของเดิมเท่านั้น แต่เรายังได้ความประหยัดในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอีกด้วย” Simon กล่าว

“เมื่อบรรทุกเต็มพิกัด เราจะทำความเร็วที่ประมาณ 17 นอต โดยมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 110 ลิตร/ชั่วโมง (รวมสองเครื่อง)”

MV Bubbles ยังสามารถทำความเร็วได้เกิน 23 นอต ขณะบรรทุกเต็มพิกัด และในการทดสอบทางทะเลครั้งสุดท้าย MV Bubbles สามารถทำความเร็วได้ถึง 26 นอต เมื่อคันเร่งเปิดเต็มที่ และน้ำหนักบรรทุกน้อยลง

จากข้อมูลตัวเลขที่ได้จากการทดสอบทางทะเล เป็นบทพิสูจน์ที่ชัดเจนว่า “ทำไม Yanmar 6HYM จึงเป็นตัวเลือกเพียงหนึ่งเดียวในใจของผู้ประกอบการธุรกิจทางทะเลเชิงพาณิชย์” Yanmar 6HYM เป็นเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จ แบบ 6 สูบเรียง ความจุกระบอกสูบ 13.7 ลิตร มีสมรรถนะด้านแรงม้าและแรงบิดที่สูงสุดอด เหมาะกับการใช้งานในทุกรูปแบบ

ในความเป็นจริงแล้ว มีการใช้งานเครื่องยนต์ Yanmar แบบเดียวกันนี้ ในเรือประมงความเร็วต่ำ หรือเรือลากจูงพอยๆ กันกับในเรือสองท้องความเร็วสูง เช่น MV Bubbles ทั้งนี้ เพื่อความหลากหลายในการใช้งานเครื่องยนต์ที่ถูกสร้างขึ้น มาเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะนี้ ไม่ต้องสงสัยเลยว่า MV Bubbles จะยังคงถูกใช้งานเพื่อสร้างความบันเทิงให้กับผู้โดยสารอีกหลายพันคนต่อไปอีกนานหลายปี



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 (NO_x) 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
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

Sailing



ภูเก็ตคิงส์คัพ
รีกัตต้า 2022



การแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทาน ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า ครั้งที่ 34 ประจำปี 2565 ดำเนินการโดยคณะกรรมการจัดงานการแข่งขันเรือใบภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า ภายใต้การอำนวยการของสโมสรเรือใบราชวรุณ โดยการสนับสนุนจากกองทัพเรือ สมาคมแข่งเรือใบแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์และจังหวัดภูเก็ต โดยมีผู้สนับสนุนการจัดงานคือ กะตะ กรุ๊ป รีสอร์ท อาร์เอ็มเอ กรุ๊ป บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) และ เวิร์กฟอर्स อินเตอร์เนชั่นแนล ปิดฉากลงอย่างยิ่งใหญ่ ทีมเรือไทย Pine-Pacific คว่ำแชมป์สำเร็จในรุ่นพรีเมียร์ ขณะที่การแข่งขันเรือใบเล็ก ประสบความสำเร็จอย่างงดงามด้วยเรือใบเยาวชน

เข้าร่วมมากเป็นประวัติการณ์ถึง 2 เท่าของปีก่อนๆ ตอกย้ำวิสัยทัศน์และความมุ่งมั่นในการพัฒนา วงการกีฬาเรือใบและนักกีฬาเรือใบไทยเติบโตอย่างยั่งยืน ร่วมกระตุ้นการท่องเที่ยวภูเก็ตในฐานะ Premium Sports Event Destination of Asia และเตรียมต้อนรับกีฬาเรือใบจากทั่วโลก ในการแข่งขันปีหน้า 2-9 ธันวาคม 2566

ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า 2022 ดำเนินการจัดการแข่งขันตั้งแต่วันที่ 3-10 ธันวาคม 2565 ประกอบด้วยการแข่งขันเรือใบใหญ่ประเภทคิลโบต์ และมัลติฮัลล์ (Keelboats and MultiHulls Race) และการแข่งขันเรือใบเล็ก อินเตอร์เนชั่นแนล ดิงกี้ คลาส (International Dinghy



Classes) โดยได้รับความสนใจจากนักกีฬาเรือใบชั้นนำทั่วโลกเข้าร่วมการแข่งขัน ทั้ง ไทย, ออสเตรเลีย, ฮังการี, ญี่ปุ่น, เอลโดเนีย, สิงคโปร์, เดนมาร์ก, สวีเดน, จีน, ออสเตรีย, สหราชอาณาจักร, อินเดีย และมาเลเซีย รวมจำนวนเรือใบทุกลำที่เข้าร่วมแข่งขันทั้งสิ้นเกือบ 200 ลำ การแข่งขันเรือใบเล็กในปีนี้ประสบความสำเร็จอย่างงดงามด้วยเรือใบเยาวชนเข้าร่วมมากเป็นประวัติการณ์ถึง 2 เท่าของปีก่อนๆ สอดคล้องสโมสรเรือใบราชวรุณ และสมาคมแข่งเรือใบแห่งประเทศไทยประกาศความมุ่งมั่นสร้างนักกีฬาเรือใบเล็กอย่างต่อเนื่อง มุ่งมั่นยกระดับให้ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้าเป็นหนึ่งในงานหลักของการแข่งขันเรือใบเล็กของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งนอกจากจะช่วยสนับสนุนนักกีฬาเรือใบเล็กขึ้นสู่การแข่งขันในสนามระดับโลก ยังเป็นการสร้างนักกีฬาเรือใบใหญ่ในอนาคต ซึ่งจะช่วยพัฒนาวงการกีฬาเรือใบของเมืองไทยอย่างยั่งยืน

การจัดงานภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้าในปีนี้เป็นฟันเฟืองสำคัญในการกระตุ้นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตให้กลับมาฟื้นตัวผ่านส่งเสริมการธุรกิจเรือใบและการท่องเที่ยวทางทะเลให้มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดงานทุกครั้งที่ผ่านมาสามารถดึงดูดทีมเรือใบและเรือยอชต์กว่า 200 ลำ พร้อมนักกีฬาทั้งชาวไทยและชาวต่างชาตินับพันคนจากทั่วโลก ทำให้เกิดเงินสะพัดในจังหวัดภูเก็ตหลายร้อยล้านบาท ซึ่งส่งผลดีต่อผู้ประกอบการธุรกิจและประชาชนในท้องถิ่นอย่างมาก



10 หลักวิธี [จอดเรือง่ายๆ]



การนำเรือเข้าเทียบท่า อาจจะเป็นเรื่องที่ต้องกังวลมากสำหรับนักเดินเรือ ไม่ว่าคุณกำลังนำเรือขนาดไหนอยู่ก็ตาม เมื่ออยู่ในภาวะที่คับขันจำต้องนำเรือเข้าท่าที่มีการใช้ท้องน้ำอย่างคับคั่ง ใช้เคล็ดลับลับสับประการนี้แล้วทุกอย่างก็เข้าที่เข้าท่า

1 ควบคุมความเร็วของเรือให้ช้า ปล่อยให้เรือหยุดพอดีโดยไม่ต้องใช้กำลังเครื่อง ช่วยหยุดเรือ คนขับเรือหลายคนมักจะ อวดฤทธิ์อวดเดช ความสามารถของเครื่องและตัวเอง จะเก่งแค่ไหนก็เคยมีการผิดพลาด เช่น เพิ่มกำลังเครื่องขณะเรือกำลังแกว่งตัว ทำให้ควบคุมเรือไปในทิศทางที่ตั้งใจไว้ไม่ได้

แรงเหวี่ยงพาเรือชนหรือเกยท่า การนำเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วสม่ำเสมอค่อยๆ เข้าท่าพอดีเป็นอาการของนักขับเรือมืออาชีพ

2 ง่ายนิดเดียว วางแผนเส้นทางเดินเรือเข้าเทียบท่าก่อนนำเรือเข้าท่าทุกครั้ง การวางแผนที่ดี จะช่วยให้คุณนำเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างสมบูรณ์ไม่มีที่ตำหนิ



3 สื่อสารกับลูกเรือให้ชัดเจน ทุกขั้นตอนของแผนการนำเรือเข้าเทียบท่า ผู้โดยสารบางคนก็ช่วยคุณได้ เช่น ช่วยส่งเชือกหัวเรือ (bow line) เชือกท้ายเรือ (stern line) หรือ เชือกไกล (spring line) ผู้โดยสารคนอื่นๆ อาจช่วยคุณวางทุ่นกันกระแทกได้ด้วย ทั้งหมดสำคัญอยู่ที่การสื่อสารการวางแผนงานล่วงหน้า และขั้นตอนของการทำงานด้วย

4 แจ้งให้ผู้โดยสารทราบเรื่องอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ขณะเรือเทียบท่า เช่น อย่ายืนส่วนใดๆ ของร่างกายออกไปนอกตัวเรือโดยเฉพาะระหว่างแคมเรือกับท่าเรือ การเตรียมวางทุ่นกันกระแทกในตำแหน่งที่เรือจะกระแทกกับท่าเรือ ช่วยลดรอยขีดข่วนบนตัวเรือได้

5 เป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาดไม่ให้ผู้โดยสารก้าวกระโดดจากเรือขึ้นฝั่งก่อนเรือเข้าเทียบท่า และผูกยึดเชือกโยงเรือเรียบร้อยแล้ว เพราะจะเกิดแรงผลักทำให้เรือเปลี่ยนแนวได้ แรงนี้จะผลักให้เรือห่างออกไปจากท่า อาจทำให้ตัวผู้กระโดดเองตกลงไปในน้ำได้ อาจจะทำร้ายผู้อื่นที่เห็น หากเป็นขณะเดียวกันกับที่ผู้บังคับเรือต้องเร่งเครื่องเพื่อเพิ่มแรงดันเรือเข้าท่าอาจจะถูกใบจักรฟันอีกด้วย

6 มีข้อห้ามอย่างเด็ดขาดอีกหนึ่งข้อสำหรับการจอดเรือ คือ อย่าให้บุคคลใดช่วยดันไม่ให้เรือกระแทกท่าเรือ มีรายงานอุบัติเหตุมากมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ ถึงแม้จะมีน้ำใจช่วยผู้ควบคุมเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องไม่ยอมให้พวกเขาช่วย นอกจากจะมีอันตรายมากแล้ว ยังเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าที่ไม่ถูกต้องด้วย

7 ก่อนที่จะนำเรือเข้าสถานที่ที่จัดไว้เพื่อเป็นท่าจอดเก็บเรือ ให้ใช้วิทยุเรือแจ้งนายท่าถึงการเข้ามาของเรือของคุณทุกครั้งเพื่อรับทราบแนวทางเดินเรือ หรือข้อจำกัดของการเดินเรือ ณ ที่นั้น เรือยิ่งใหญ่ เรื่องนี้ยิ่งสำคัญ หากไม่ปฏิบัติตามคุณอาจต้องถอยเรือกลับในสถานะที่คุณไม่คุ้นเคย

8 การนำเรือเข้าเทียบท่าสวนกระแส น้ำถ้าทำได้จะดีที่สุด เพราะทิศทางของกระแส น้ำ และแรงผลักดันเป็นตัวกำหนดความยากง่าย และความปลอดภัยด้วย กระแสน้ำยิ่งแรง การควบคุมบังคับเรือให้ไปตามทิศทางที่กำหนดยิ่งทำได้ยาก กระแสน้ำที่แรงมากอาจพัดพาเรือเล็กเข้าไปอยู่ใต้ท่าเรือได้ ดังนั้น อย่าลืมหาคำสำคัญของการประเมินความแรงของกระแสน้ำก่อนนำเรือเข้าท่า

9 กระแสลมแรงมักจะเป็นอริกับนักแล่นเรือยนต์เสมอ ไม่เป็นพันธมิตรที่ดีกับนักแล่นใบขณะจอดพัก ควรประเมินความแรง และทิศทางลมแล้วตัดสินใจว่าจะไปในทิศทางเดียวกับลมหรือจะสวนลม การนำเรือเข้าท่า หากมีแรงลมมาทางท้ายเรือ งานก็เบากว่าวิ่งสวนทางลม เว้นระยะปลอดภัยให้มากไว้หน่อยให้สายลมค่อยๆ พัดเรือของคุณเข้าจอดอย่างนิ่มนวล

10 คุณเป็นคนเดียวที่ต้องรับผิดชอบกับคนบนเรือในเรื่องของความปลอดภัย ไม่ว่าขณะเรือแล่นหรือจอดพักระหว่างทาง การตระเตรียมให้เกิดความพร้อมเป็นหน้าที่ของคุณให้ลูกเรือแข็งแกร่งด้วยวิธีที่นิ่มนวลแต่หนักแน่น

Special report

เบื้องหลังความสำเร็จ

ในการพัฒนาประเทศของ สาธารณรัฐประชาชนจีน
(ตอนที่ 9) กว่าจะเป็นเช่นทุกวันนี้

สาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อ วันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ.1949 หลังจาก ที่ ประธาน เหมาเจ๋อตง นำแนวร่วมกองทัพแดง และพรรคคอมมิวนิสต์ต่อสู้กับกองทัพสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งนำโดย นายพล เจียงไคเช็ค ผู้มีความฝักใฝ่ลัทธิการเมืองตามแนวชาตินิยมตะวันตก เมื่อเป็นฝ่ายพ่ายแพ้จึงต้องหนีข้ามทะเลไปตั้งหลักที่เกาะไต้หวัน สร้างประเทศตามอุดมการณ์ของตนขึ้นใหม่สืบเนื่องกันมาจนถึงปัจจุบัน แต่สาธารณรัฐประชาชนจีนยืนยันว่า ไต้หวันคือส่วนหนึ่งของจีน มีเป้าหมายชัดเจนที่จะรวมชาติอย่างสันติวิธีเมื่อถึงเวลาเหมาะสม

นักยุทธศาสตร์นิยมเรียกความสำเร็จในการตั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าเป็นยุคที่ “ชนชาติจีนได้ยืนขึ้นแล้ว” หรือ Stand Up ในห้วงเวลาราว 27 ปี (ตั้งแต่ 1949-1976) ภายใต้การนำของประธาน เหมาเจ๋อตง มีความเปลี่ยนแปลงต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย ซึ่งส่วนใหญ่ก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติและประชาชน อาทิ ความพยายามที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมบนพื้นฐานที่ยังไม่พร้อม และการปฏิวัติวัฒนธรรมเพื่อลบล้างความศรัทธาเชื่อถือแบบเดิมๆ ทำให้คนส่วนใหญ่ลำบากยากจนมากยิ่งขึ้น ผลิตอาหารได้ไม่พอแบ่งปัน

อย่างทั่วถึง มีคนล้มตายเพราะอดอยากหลายสิบล้านคน ในช่วงปลายสมัยของ เหมาเจ๋อตง พรรคคอมมิวนิสต์ถูกครอบงำโดย “แก๊ง 4 คน” (Gang of Four) ซึ่งมี นางจางซิง สตรีหมายเลขหนึ่งเป็นผู้ให้การสนับสนุนอยู่เบื้องหลังอย่างเต็มที่

จนกระทั่งเมื่อวาระการจากไปของ ประธาน เหมาเจ๋อตง ในวันที่ 9 กันยายน 1976 ผู้นำกองทัพร่วมกับผู้นำพรรคคอมมิวนิสต์ฝ่ายต่อต้านแก๊ง 4 คน สนับสนุนให้ เติ้ง เสี่ยวผิง ขึ้นมีสถานะผู้นำสูงสุด การเร่งปราบปรามแก๊ง 4 คนจึงเริ่มขึ้นควบคู่กับการเร่งเดินหน้าปฏิรูปเศรษฐกิจจีนตลอดช่วงปี ค.ศ.1976-1978 เน้นสองเป้าหมายควบคู่กันได้แก่ ความมั่นคงของรัฐและความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ซึ่งประสบผลสำเร็จอย่างน่าพอใจยิ่ง เรียกช่วงปี ค.ศ.1980-2020 ว่าเป็น “ยุคสมัยแห่งความมั่นคง (Well-Off)”

ประธาน เติ้ง เสี่ยวผิง เป็นผู้นำประเทศอยู่จนถึงปลายปี ค.ศ.1993 ได้พิจารณาร่วมกับพรรคคอมมิวนิสต์จีนเลือก ประธานาธิบดี จาง เจ๋อหมิน (ผู้ที่เพิ่งถึงแก่อสัญกรรมไปเมื่อ 30 พ.ย.65) เป็นผู้นำคนต่อมา มีข้อบังคับกำหนดให้ดำรงตำแหน่งได้สองวาระ คราวละ 5 ปีต่อจากนั้นก็ร่วมกันเลือก หู จินเทา เป็นประธานาธิบดี

อีกสองสมัย รวม 10 ปี จนถึงวาระของผู้นำรุ่นที่ 5 คือ ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง เข้ารับตำแหน่ง ตั้งแต่ปลายปี ค.ศ.2013 และได้รับเลือกให้เป็น ผู้นำต่อไปได้อีกเป็นสมัยที่ 3 โดยเริ่มในเดือนมีนาคม ค.ศ.2023 ตามมติของการประชุม สมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์จีน เมื่อราวกลาง เดือนตุลาคม ค.ศ.2022

จากการมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน กำหนด แผนการพัฒนาประเทศด้านต่างๆ อย่างเหมาะสม รัดกุม ซึ่งเริ่มตั้งแต่สมัยของประธาน เติ้ง เสี่ยวผิง จีนมีความเจริญโดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมแบบก้าวกระโดด หากพิจารณาจาก มูลค่า GDP (Gross Domestic Product) หรือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และ PPP (Price Purchasing Power) หรือ กำลังซื้อของประชาชน ที่พิจารณาถึงค่าเงินและค่าครองชีพพร้อมด้วยแล้ว เศรษฐกิจจีนได้แซงหน้าสหรัฐอเมริกาขึ้น เป็นอันดับ 1 ของโลกไปแล้ว ตั้งแต่ปี ค.ศ.2014 ณ ปี 2020 รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีของจีนอยู่ที่ ระดับ 10,260 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นมากกว่า 18 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้เฉลี่ยของจีน เมื่อ ปี ค.ศ.1949 ซึ่งเป็นช่วงการตั้งประเทศใหม่ ทุกวันนี้คนจีนทั้งประเทศถือว่ามียาได้เหนือขีด ความยากจนแล้ว เศรษฐกิจโดยรวมโตเฉลี่ย

ราวร้อยละ 8 ต่อปี ต่อเนื่องกันมาอย่างยาวนาน นับสิบปี แม้ในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 ก็ยังโตเฉลี่ยได้ราวร้อยละ 5 ส่วนปี 2565 น่าจะต่ำลงบ้างเหลือราวร้อยละ 3 ซึ่งยังสูงกว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศส่วนใหญ่ โดยเฉพาะทางอีกโลกตะวันตก

ส่วนความเจริญในด้านอื่นๆ เช่น สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี และความมั่นคงของ ประเทศนั้น ก็มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วเช่นกัน แซงหน้าชาติที่เคยรุ่งเรืองมาก่อนไปแล้วมากมาย เบื้องหลังความสำเร็จเช่นนี้ ปัจจัยที่นับว่าสำคัญ ได้แก่ การมีระบอบการปกครองประเทศที่ เหมาะสมกับยุคสมัยและพื้นฐานของคนในชาติ ความมีวิสัยทัศน์ที่ครอบคลุมทั้งความเชื่อสัตย์ของผู้นำ และผู้มีอำนาจสูงในตำแหน่งสำคัญต่างๆ และที่สำคัญไม่น้อยกว่ากันก็คือ ความร่วมมือของ คนส่วนใหญ่ในชาติ ซึ่งเกิดจากความเชื่อถือ ศรัทธาในระบบของประเทศและความสามารถ ของผู้นำ หวังว่าสักวันหนึ่งซึ่งไม่รู้อีกนานแค่ไหน ไทยเราอาจจะเดินตามรอยต้นแบบที่ดีเช่นนี้ ได้บ้าง ร่วมกันเชื่อและอดทนรอต่อไปนะครับ แม้ไม่เกิดขึ้นจริงก็ไม่น่าเสียใจนัก เพราะคงไม่แย กว่าที่เป็นอยู่ได้อีกแล้ว

ทางสู่ความสำเร็จ

พบปัญหา อย่าท้อแท้มุ่งแก้ไข

เรื่องน้อยใหญ่มีไหวหวั่นหันหน้าสู่

พึงปัญญาพาค้นคิดผิดเป็นครู

ไต่ตรองดูจึงรู้เหตุแห่งภพภัย

หาหนทางสาปจนเงื่อนให้เลื่อนหลุด

ยามสะดุดพึงหยุดยั้งตั้งท่าใหม่

ร่วมวิเคราะห์เจาะจนซึ่งถึงเนื้อใน

จักมีชัยได้ทางแก้อย่างแน่นอน

อันวิชาคืออาวุธสุดพิเศษ

หาพันเขตเหตุวิบัติเคยกัดกร่อน

เรื่องน้อยใหญ่ตั้งใจมั่นมีสันคลอน

เลิกวิงวอนจอนจ้อโลกโชดชะตา

ความสำเร็จเผด็จได้ไม่สุดฝัน

ยามขมขื่นยืนหยัดสู้อย่างผู้กล้า

ก้าวให้สุดสู่จุดหมายปลายทางมรรคา

วันเวลาเมื่อมาถึงจึงเข้าใจ

นรชาติ

4 ธันวาคม 2565



โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

4 หลักสูตร พื้นฐานของคนประจำเรือ



วันที่ 12-20 ธ.ค.65

PSSR วันที่ 12-13 ธ.ค.65

**ความปลอดภัยของบุคคลและ
ความรับผิดชอบต่อสังคม**

EFA วันที่ 19-20 ธ.ค.65

การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

FPFF วันที่ 16-17 ธ.ค.65

การป้องกันและการดับไฟ

PST วันที่ 14-15 ธ.ค.65

การดำรงชีพในทะเล

085-806-2691

065-593-5091

095-823-5392

**วิชาละ
1,500.-**

**รวม 4 วิชา
6,000.-**





ลงทะเบียน



ค่าธรรมเนียมการเรียน

55,000 บาท

ค่าสมัคร+จองสิทธิ์

3,000 บาท

หลักสูตร :

ลูกเรือเข้ายาม - ฟายเดินเรือ และ ฟายช่างกล

- คุณสมบัติผู้สมัคร

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

- หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

1. รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่อุ้งสีสุภาพ จำนวน 2 รูป
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1 ใบ
3. สำเนาทะเบียนบ้าน จำนวน 1 ใบ
4. สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1 ใบ
5. สำเนาหลักฐานทางทหาร
หรือบันทึกวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1 ใบ
6. หลักฐานทางการแพทย์ฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้
 - 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
 - 6.2 แสดงผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
(ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกหนัง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

กรณีโควตาขบวนเรือสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ยทั้งเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

- ลงทะเบียนแรกเข้า ในวันที่รายงานตัว จำนวน 26,000 บาท

- ชำระเดือนถัดไป จำนวน 26,000 บาท

หรือ สามารถแบ่งชำระได้ไม่เกิน 2 งวด งวดละ 13,000 บาท

หมายเหตุ : หากนักเรียนยังชำระค่าธรรมเนียมไม่ครบ

หลังจากเรียนภาคทฤษฎี 2 เดือน ทางโรงเรียนขอสงวนสิทธิ์

ในการส่งนักเรียนเพื่อฝึกงานให้ครบตามหลักสูตร

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"

ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ

บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ

ธนาคารกรุงไทย สาขาตลาดสมุทรปราการ

บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

รายละเอียด	รอบที่ 1/2566	รอบที่ 2/2566	รอบที่ 3/2566
สิ้นสุดระยะเวลาการสมัคร	19-ก.พ.-66	21-พ.ค.-66	24-ก.ย.-66
ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิ์สอบ	20-ก.พ.-66	22-พ.ค.-66	25-ก.ย.-66
สอบข้อเขียน/สอบสมรรถนะ/สอบสัมภาษณ์	22-ก.พ.-66	24-พ.ค.-66	27-ก.ย.-66
ประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก	24-ก.พ.-66	26-พ.ค.-66	29-ก.ย.-66
ชำระค่าธรรมเนียม	25-28-ก.พ.-66	27-30-พ.ค.-66	30-ก.ย.-03-ต.ค.66
รายงานตัว และปฐมนิเทศน์	01-มี.ค.-66	31-พ.ค.-66	04-ต.ค.-66
เปิดภาคเรียน	02-มี.ค.-66	01-มี.ย.-66	05-ต.ค.-66

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

065-593-5091, 092-258-8190, 095-823-5392



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