

# a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com  
**MAGAZINE**

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ รุรทิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.14 • ISSUE 167 • DECEMBER 2023

## The **Power 67** elevates luxury to its ultimate



### Boat report

#### YANMAR

เปิดเส้นทางสีเขียว :  
ร่วมเดินทางไปด้วยกัน  
เพื่อนาครดที่ยั่งยืน

### Special report

ทิศทางไทยในระยะเบียดโลกใหม่  
(ตอนที่ 6) ไทยตองมี "จุดยืน"  
"มีหลังพิง" และ "มีอำนาจต่อรอง"

### Knowledge

VTMS National Vessel Traffic Monitoring System  
ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ

STANDARD HORIZON  
GX-1400  
VHF Marine Band



Find us on:  
facebook.

aboatmagazine



Your Safety Partner on board

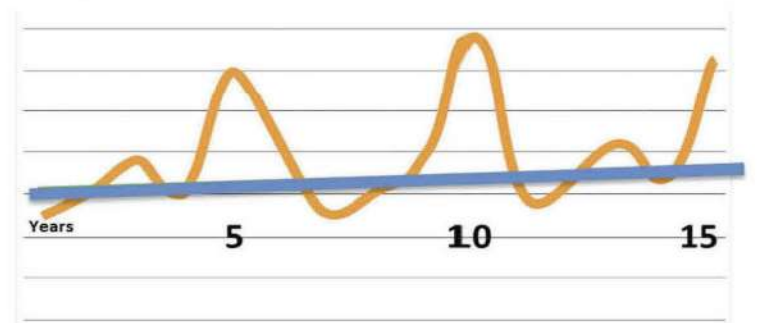
# LIFERAFT RENTAL

## 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 เซอร์วิค จำกัด  
Marine Servitec Co., Ltd.

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

### Contact

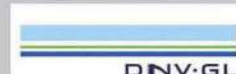
Tel : +66 (0) 2703-3477 to 78

Fax : +66 (0) 2703-4572

E-mail : info@msc.co.th

Website : www.msc.co.th

Facebook : marineservitec



# หลักสูตรลูกเรือเข้ายาม ฝ้ายเดินเรือ - ฝ้ายช่างกล



## หลักสูตร "ลูกเรือเข้ายาม - ฝ้ายเดินเรือ และ ฝ้ายช่างกล"

### • คุณสมบัติผู้สมัคร

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



### • หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

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

### • เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

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

### • การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

- ค่าธรรมเนียมการเรียน 55,000 บาท
- ค่าสมัคร+จองสิทธิ์ 3,000 บาท กรณีสอบไม่ผ่านคืนให้ 2,600 บาท
- กรณีสอบผ่านแล้วค่าธรรมเนียมการสมัครและการสอบจำนวน 3,000 บาท จะถูกหักออกไปจากค่าธรรมเนียมการเรียน 55,000 บาท
- \* ยกเลิกการสอบหรือสอบผ่านแล้วสละสิทธิ์ ไม่คืนค่าธรรมเนียมการสอบให้



สนใจติดต่อสอบถามเพิ่มเติม  
081-375-0100 (คุณอ้อฟ)  
085-806-2691 (คุณทราย)  
095-823-5392 (คุณเนม)  
Line Id : @siammaritime



## EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมิกค์ดี พลเรือตรี สุทินกร มนธาตุพลิน, คุณเฉลิมชัย สักกาวาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณครราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครบดินช วาณิชชินชัย

สวัสดิ์ศรีศรีรับ ท่านผู้เห็นคุณค่าของ **aboat** ที่เคารพรัก

ฉบับต้นฤดูหนาวที่มีที่ท่าว่าจะไม่หนาวจริงนี้ ทีมงานภูมิใจนำเสนอสาระน่ารู้เกี่ยวกับ วิวัฒนาการของการใช้เรือไม้ในแผ่นดินสยาม ซึ่งมีมาอย่างยาวนานหลายร้อยปี ตั้งแต่ต้นยุคกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี นับว่าน่าทึ่งในความสามารถของบรรพบุรุษไทยมาก ทั้งในด้านการสร้าง และใช้ประโยชน์จากเรือประเภทต่างๆ อย่างต่อเนื่องมาจวบจนปัจจุบัน

ทะเลแม้จะเป็นบริเวณที่กว้างใหญ่ไพศาล แต่ก็มีเรือเดินทะเลจำนวนมากมายนอนมาอย่างไม่ขาดสาย โอกาสเกิดอุบัติเหตุเรือโดนกัน หรือเรืออัปปางจากภัยทางธรรมชาติย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ จึงจำเป็นต้องมีกฎการเดินเรือสากลสำหรับกรายกยติปฏิบัติร่วมกัน รวมทั้งระบบควบคุม การจราจรทางน้ำ หรือ VTMS (National Vessel Traffic Monitoring System) เป็นเครื่องช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

ทิศทางไทยในระเบียบโลกดำเนินมาถึงตอนที่ 6 แล้ว เหลืออีกตอนเดียวในฉบับหน้าจะจบซีรีส์นี้ ทั้งสามเรื่องที่แล้วอย่างย่อๆ นี้ มีเนื้อหาที่ควรค่าแก่การอ่านอยู่มากทีเดียว ลองพิสูจน์ด้วยตัวท่านเองครับ

พบกับใหม่ฉบับหน้าเริ่มศักราช 2567

บรรณาธิการบริหาร

## OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีเนชั่น 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 เพ็ญภาภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันชีวิต ฝ่ายภาพ **aboat** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชาล ศิลปกรรม ยุทธจักร อนุศรี, ART **aboat** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย จริญญา สันเนตร

**STANDARD HORIZON**

Nothing takes to water like Standard Horizon

# GX-1400

## VHF MARINE BAND

ราคาพิเศษ

**7,500.-**

- 1) ราคาไม่รวมเสาอากาศ VHF (HT-135 หรือ VHF 74)
  - เสา VHF รุ่น HT-135 ราคา 1,800.- บาท
  - เสา VHF รุ่น VHF-74 ราคา 3,350.- บาท
- 2) ไม่รวมค่าใบอนุญาตตั้งใช้และค่าจัดสรรคลื่นความถี่

เสาอากาศ VHF รุ่น HT-135 ยาว 1.35 เมตร

เสาอากาศ VHF รุ่น VHF-74 ยาว 1.36 เมตร



- กำลังส่ง 25 วัตต์
- กันน้ำ IPX8
- ตัวเครื่องมีน้ำหนักรเบา ง่ายต่อการติดตั้ง
- มี Low mode (1W) สำหรับใช้ในท่าเรือ
- มารีนแบนด์ (มดขาว) ตามระเบียบกรมเจ้าท่า/กสทช.



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด - A. & Marine (THAI) Co., Ltd.

อาคารมารีนไทย 555 หมู่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280  
Marine Thai Bldg., 555 Mu 3 Taiban Rd., T.Taiban, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND  
Tel: 66-(0)-2703-5544, 66-(0)-2703-5858 Fax: 66-(0)-2703-5525, 66-(0)-2703-3322

URL: [www.marinethai.net](http://www.marinethai.net) | Line@: @marinethai





### บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด นำเสนออุปกรณ์ด้านการทหาร และเทคโนโลยีด้านความมั่นคงของประเทศ ในงาน Defense & Security 2023

บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด ผู้นำเข้าและจำหน่ายเครื่องมือสื่อสารทางทะเล เครื่องช่วยในการเดินเรือ อุปกรณ์ป้องกันภัยตามกฎ SOLAS ประจำเรือ อุปกรณ์เรือต่างๆ ทุกชนิด และยังเป็นผู้จำหน่ายผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงอื่นๆ สำหรับงานสื่อสารโทรคมนาคมทางทะเล และงานอุทกศาสตร์ ร่วมออกบูธประชาสัมพันธ์ในงานแสดงยุทธภัณฑ์เทคโนโลยีด้านการทหารและความปลอดภัยที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน Defense & Security 2023 ระหว่างวันที่ 6-9 พฤศจิกายน 2566 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพ็ค เมืองทองธานี จ.นนทบุรี



### ผู้บัญชาการทหารเรือเป็นประธานในพิธีทำบุญ เนื่องในโอกาส 117 ปี วันกองทัพเรือ

วันที่ 20 พฤศจิกายน 2566 พลเรือเอก อุดงค์ พันธุ์เยี่ยม ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานในพิธีทำบุญทางศาสนาเพื่อความเป็นสิริมงคล เนื่องในวันกองทัพเรือ ประจำปี 2566 ณ ท้องพระโรง พระราชวังเดิม โดยมีอดีตผู้บัญชาการทหารเรือ หัวหน้าหน่วยขึ้นตรงกองทัพเรือ และนายทหารชั้นผู้ใหญ่ของกองทัพเรือเข้าร่วมพิธี ประกอบด้วย พิธีทำบุญประจำปีและพิธีทักษิณานุประทาน เพื่อความเป็นสิริมงคล โดยนิมนต์พระสงฆ์ทรงสมณศักดิ์จากวัดต่างๆ 10 รูป โดยมี พระธรรมวชิรเมธี เจ้าคณะภาค 1 เจ้าอาวาสวัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร เป็นประธานฝ่ายสงฆ์

ผู้บัญชาการทหารเรือ นายกสมคามภริยาทหารเรือ พร้อมด้วย ผู้บังคับบัญชา ระดับสูงของกองทัพเรือและคู่สมรส ได้นำหัวหน้าหน่วยขึ้นตรงกองทัพเรือ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำบุญตักบาตร โดยได้นิมนต์พระภิกษุสงฆ์ จำนวน 49 รูป จากวัดโมลีโลกยาราม ราชวรวิหาร จากนั้นได้ปลูกต้นประดู่แดง ในบริเวณพระราชวังเดิมกรุงธนบุรี และ ปล่อยพันธุ์ปลาเลี้ยง จำนวน 998 ตัว พิธีบวงสรวงถวายราชสักการะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช พระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในพระราชวังเดิม รวมถึง พลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ องค์บิดาของทหารเรือไทย ณ พระอนุสาวรีย์ฯ หน้ากองบัญชาการกองทัพเรือ วังนันทอุทยาน เพื่อเป็นความสิริมงคล

กองทัพเรือของไทยมีรากหยั่งลงอย่างมั่นคง นำมาซึ่งการก่อกำเนิด และมีพัฒนาการสู่การเป็นกองทัพเรือที่เข้มแข็งมั่นคงในทุกวันนี้ก็ด้วย พระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเสด็จพระราชดำเนินมาทรงเปิดโรงเรียนนายเรือ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2449 กองทัพเรือ จึงถือวันมหามงคลดังกล่าวเป็นวันกองทัพเรือมาจวบจนปัจจุบัน

# FANGZHAN Inflatable Lifejacket

## 150 N

### MODEL FZSZ-III



Comply with SOLAS requirements

#### Product Details:

An inflatable lifejacket, also known as a personal flotation device (PFD), is a type of life-saving equipment designed to keep a person afloat in water. Inflatable lifejackets are compact, lightweight, and more comfortable to wear. They consist of an outer shell made of durable materials and are equipped with an inflatable bladder or chambers that can be filled with gas to provide buoyancy.

There are two main types of activation, manual inflation and automatic inflation. Manual inflation lifejackets require the wearer to manually pull a cord or handle to activate the inflation mechanism, which typically involves the release of a CO<sub>2</sub> cartridge to inflate the bladder. Automatic inflation lifejackets, on the other hand, are designed to automatically inflate upon immersion in water or when a hydrostatic pressure sensor is activated. Also have the facility to manually top up air via a tube that attached to chamber.

Integrated harness offers a stainless steel fitting including a 'D ring' for attaching a lifeline and two large reflectors on cover, comply with SOLAS requirements, more visible in dark. Also with additional features such as marine grade whistle, buddy line, adjustable waist belt, automatic light for night time and air release system from chamber when not in use.



#### SPECIFICATION

Buoyancy	150 N (33 lbs.)
Cover material	Waterproof Polyester Oxford Neoprene
Number of compartment	2 compartments
Aeration molding time	Less than or equal to 5 sec.
Compartment material	Thermoplastic Polyurethanes
Air bag material	Nylon + Thermoplastic Polyurethanes
Floating duration	Greater than 48 hrs.
Loss of buoyancy after 24 hrs.	Less than or equal to 5%
Inflation time	Less than 5 sec.
Working temperature	-30°C ~ +65°C
CO <sub>2</sub> bottle	33 g x 2 pcs.
Lifejacket weight	1 kg.
Classification Society Certificate	CCS, RINA



#### 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

[f marineservitec](#) [@marineservitec](#)

**YOUR SAFETY PARTNER ON BOARD**

[www.msc.co.th](http://www.msc.co.th) [info@msc.co.th](mailto:info@msc.co.th)





## YANMAR เปิดเส้นทางสีเขียว: ร่วมเดินทางไปด้วยกัน เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน

YANMAR MARINE INTERNATIONAL (YMI) เป็นผู้นำในด้านระบบขับเคลื่อนและเครื่องยนต์เรือระดับโลก มีความภาคภูมิใจที่จะประกาศจุดยืนใน “การเดินทางไปกับลูกค้า” ในงาน METSTRADE ซึ่งเป็นงานแสดงสินค้าเกี่ยวกับเรือที่ใหญ่ที่สุด จัดขึ้น ณ กรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์

ความคิดริเริ่มดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของ YANMAR ที่สนับสนุนลูกค้าของบริษัทให้เริ่มออกเดินก้าวแรกไปสู่การลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (carbon footprint) ของตนเองเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนกว่า

ด้วยความพยายามในวงการอุตสาหกรรมเรือเพื่อเพิ่มความสะอาดและสีเขียวให้กับโลกใบนี้ YANMAR จึงได้นำพาลูกค้าทุกรายในการเดินทางร่วมกันเพื่อสร้างอนาคตที่ยั่งยืนของท้องทะเล





## 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.



◀ Yanmar 6LF550



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand



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



Yanmar 4JH110 ▶

และมหาสมุทร ชี้นำแนวทางไปสู่การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และยังสามารถสนุกสนานกับการเล่นเรือไปด้วยในเวลาเดียวกัน

กุญแจสำคัญสำหรับกลยุทธ์นี้คือการที่ YANMAR ได้ประกาศการอนุมัติให้ใช้ Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) ซึ่งเป็นน้ำมันพืชที่ผ่านกระบวนการ “Hydrotreat” อันเป็นกระบวนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ เป็นเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ YANMAR ได้ นี่คือก้าวแรกก้าวหนึ่งที่เหล่าลูกค้าสามารถเริ่มต้นได้อย่างง่ายดายและประหยัดในการเดินทางเพื่อความยั่งยืน ก่อนที่การใช้พลังงานไฟฟ้าจะถูกนำมาใช้แพร่หลายมากกว่านี้ เชื้อเพลิง HVO นี้เป็นเชื้อเพลิงทางเลือกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ถูกใช้มาเป็นเวลานาน

ซึ่งเป็นทางเลือกที่สร้างจิตสำนึกต่อสิ่งแวดล้อม และผู้ประกอบการสามารถเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิง HVO ได้ทันทีในเครื่องยนต์ YANMAR โดยไม่ต้องดัดแปลงเครื่องยนต์ใดๆ ทั้งสิ้น

Floris Lettinga ผู้อำนวยการฝ่ายขายและการตลาดให้ความเห็นว่า “YANMAR มีความมุ่งมั่นที่จะช่วยสนับสนุนลูกค้าของบริษัทด้วยการแก้ปัญหาที่ยั่งยืนสำหรับอุตสาหกรรมเรือ กลยุทธ์ในการเปลี่ยนผ่านพลังงานของเราแสดงถึงก้าวกระโดดที่สำคัญสู่อนาคตที่สะอาดและรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการทดสอบและอนุมัติการใช้เชื้อเพลิง HVO ในเครื่องยนต์ของเรา เราจึงได้ชื่นชมและรับประกันต่อลูกค้าของเราว่าเราจะมีส่วนร่วมกันอุทิศตน

เพื่อโลกใบนี้ที่สดใสกว่า ประกอบกับการเล่นเรืออย่างมีความรับผิดชอบเพื่อนำไปสู่แนวทางการใช้พลังงานไฟฟ้าต่อไป”

YANMAR เข้าใจเป็นอย่างดีว่าความยั่งยืนเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนลูกค้าให้เดินทางไปสู่นาคตที่ยั่งยืนกว่า บริษัทจึงได้แนะนำขั้นตอนเชิงรุกต่างๆ ดังต่อไปนี้

เปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิง HVO ในทันที: ลูกค้าสามารถสร้างผลกระทบได้ทันทีด้วยการเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิง HVO ซึ่งเป็นทางเลือกที่สะอาดกว่า นำกลับมาใช้ใหม่ได้ และได้รับการอนุมัติให้นำมาใช้ได้ในเครื่องยนต์ YANMAR

บำรุงรักษาตามกำหนด: การบำรุงรักษาที่ถูกต้องตามกำหนดเวลาช่วยให้เครื่องยนต์มีสมรรถนะสูงสุด และลดระดับปล่อยมลพิษ YANMAR จัดให้มีการสนับสนุนอย่างครบถ้วนเพื่อให้เครื่องยนต์ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

หาแนวทางแก้ไขปัญหาอย่างสร้างสรรค์: การใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นประเด็นที่ YANMAR ให้ความสำคัญ และ YANMAR ก็มุ่งมั่นต่อเทคโนโลยีที่ยั่งยืน โดยก้าวไปกับเทคโนโลยีของ YANMAR ที่ได้รับการยอมรับและไว้วางใจได้ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และ YANMAR จะไม่หยุดที่จะเดินทางไปกับนวัตกรรมล่าสุดต่อไป

ยกระดับการรับรู้: การพูดคุยกับหลากหลายบุคคลในวงการเรือเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติที่ยั่งยืนจะช่วยขับเคลื่อนให้เกิดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม YANMAR Marine ได้จัดให้มีแนวทางชี้แนะและข้อมูลต่างๆ เอาไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อช่วยยกระดับการรับรู้ของสังคม



Yanmar 4JH110



## 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.

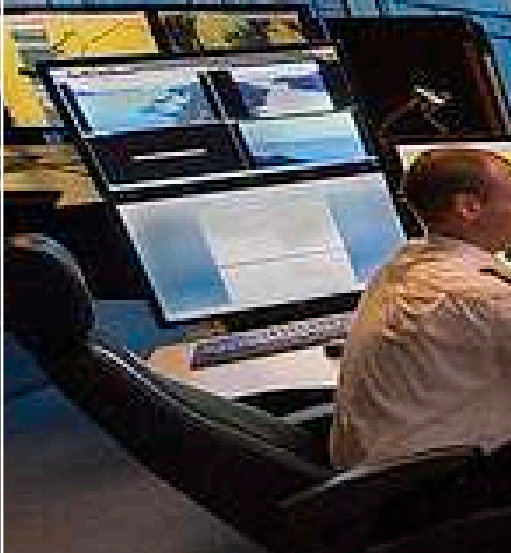


Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand



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

## VTMS [ National Vessel Traffic Monitoring System ] ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ



สำหรับบทความนี้ **aBOAT** จะนำทุกท่านมาทำความรู้จักกับ ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ หรือ National Vessel Traffic Monitoring System ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) สำหรับท่าเรือเป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้มีการจัดการหรือการควบคุมการจราจรทางน้ำ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางการเดินเรือ และความรวดเร็วต่อการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ซึ่งการควบคุมการจราจรทางน้ำนับได้ว่าเป็นมีความสำคัญ และความจำเป็นเช่นเดียวกับการควบคุมจราจรในการคมนาคมประเภทอื่นๆ เนื่องจากเส้นทางการเดินเรือมีการแล่นสวนทางกันหรือแล่นตัดทางกันและหลบหลีกกันในสภาพพื้นที่จำกัด และมีความหนาแน่นของการจราจรทางทะเล ในช่องทางเดินเรือ หากทำการเดินเรือโดยไม่มี การจัดการหรือควบคุมการจราจรทางน้ำ ก็มีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางน้ำได้ เช่น กรณีเรือชนกัน กรณีเรือเกยตื้น เป็นต้น ดังนั้น เมื่อเรือหลายลำมีความต้องการใช้ร่องน้ำเดียวกัน มีกำหนดเวลาเดินเรือเดียวกัน การจัดการหรือ การควบคุมการจราจรทางน้ำให้เรือทุกลำ เกิดความปลอดภัยได้นั้น จำเป็นต้องอาศัยบุคคล และอุปกรณ์สื่อสารภาคพื้นเป็นเครื่องมือที่ช่วย ดำเนินการอย่างเป็นระบบซึ่งเรียกว่า การบริการ ด้านการควบคุมการจราจรทางน้ำ (Vessel Traffic Service)

เรือทุกลำที่เข้ามาในเขตควบคุมของระบบ ควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) จะถูกตรวจ ติดตามความเคลื่อนไหวของเป้าตั้งแต่เข้าเขต จนกระทั่งเรือจอดเสร็จเรียบร้อย ด้วยอุปกรณ์ ต่างๆ อาทิ Radar, AIS, RDF, CCTV เป็นต้น

เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรทางน้ำจะตรวจ ความเคลื่อนไหวของเรือ เพื่อป้องกันเรือชนกัน หรือเรือเกยตื้น และเหตุอันตรายอื่นๆ และแจ้ง เตือนเมื่อเกิดความเสี่ยงภัย นายเรือหรือผู้ควบคุม เรือจะเป็นผู้ตัดสินใจสั่งการเพื่อหลบหลีกอันตราย ต่อไป สามารถสรุปภารกิจของระบบควบคุมการ จราจรทางน้ำ (VTMS) ได้ดังนี้

- ควบคุมยานพาหนะประเภทเรือเดินทะเล ที่เข้า/ออกท่าเรือ ให้ถูกต้องตามกฎข้อบังคับ ของท่าเรือ
- ให้ข้อมูลข่าวสารการเดินเรือ สภาพอากาศ สภาพการจราจร อันตรายในการเดินเรือ
- กำกับดูแลการเดินเรือให้ถูกต้องตามกฎหมาย การเดินเรือ และกฎระเบียบของท่าเรือ กฎหมาย อื่นๆ เช่น ช่องทางจราจร เขตทอดสมอ เขตที่ตื่น ที่อันตราย
- กำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือ ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือเกยตื้น เรือชนกัน เช่นในทัศนวิสัยจำกัด เครื่องจักรขัดข้อง เครื่องมือเดินเรือเสีย เรือเล็กที่กีดขวางทางเดินเรือ
- ดูแลแก้ไขปัญหา เช่น เรือรั่วน้ำเข้าเรือ เรือจมใกล้ฝั่งหรือเขตท่าเรือ เรือไฟไหม้ เรือขอความช่วยเหลือทางการแพทย์
- ติดตามเพื่อควบคุมการลักลอบทิ้งน้ำมัน หรือน้ำเสีย
- สนับสนุนข้อมูลสำหรับบริหารท่าเรือ และบริการต่างๆ แก่เรือ
- สนับสนุนข้อมูลเรือต่างๆ แก่หน่วยงาน อื่นๆ เพื่องานด้านความมั่นคง

หลักการของระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS)



กล่าวโดยหลักการแล้ว ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) คือ การบริหารการจราจรให้แก่เรือที่เดินทางผ่านพื้นที่ควบคุมด้วยวิธีการสื่อสารและสั่งการทางวิทยุซึ่งรับผิดชอบโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับบริหารการจราจรทางน้ำของท่าเรือตามที่กฎหมายให้อำนาจในการควบคุมและข้อบังคับระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่มีไว้ ระบบควบคุมการจราจร เป็นสิ่งที่ใช้กันมานานแล้วกับการสัญจรด้วยวิธีการอื่น เช่น การเดินรถไฟ การเดินทาง และการเดินอากาศ แต่สำหรับการเดินเรือแล้ว เนื่องจากค่านิยมของนักเดินเรือที่ต้องการมีเสรีภาพในการเดินเรือ ทำให้ระบบนี้เป็นที่ยอมรับปฏิบัติได้ยาก อย่างไรก็ตามหลังจากที่มีระบบดังกล่าวนี้ขึ้นในหลายประเทศ และเป็นที่ยอมรับว่าช่วยลดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางทะเลได้อย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) เป็นที่ยอมรับและนำมาใช้มากขึ้นเรื่อยๆ การจัดระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) ทำให้เกิดความปลอดภัยแก่ เรือ ซีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งปลูกสร้างในทะเล ช่วยลดโอกาสที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นและช่วยให้การเดินทางในทะเลเป็นไปอย่างประหยัดคุ้มค่า การนำเอาระบบนี้มาใช้ได้ผลนั้นผู้วางระบบต้องมีความเข้าใจในการทำงานของระบบอย่างถ่องแท้ มีการกำหนดกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่อใช้ปฏิบัติเนื่องจากระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) มีหลายรูปแบบ หลายลักษณะแตกต่างกันไปตามความจำเป็น และเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ ทั้งยังต้องใช้เงินลงทุนขั้นต้นจำนวนมาก การพิจารณานำมาใช้ในบริเวณใดจึงต้องมีประสิทธิภาพคุ้มค่าแก่การลงทุน มิฉะนั้นแล้วระบบที่จัดขึ้นมาอาจล้มเหลวและสูญเปล่าไม่เกิดประโยชน์คุ้มค่า

**กรอบของระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS)**

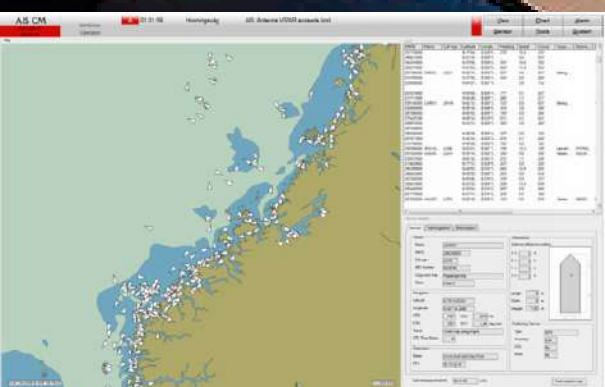
การวางระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) ขึ้นมาให้ได้ผลอย่างสมบูรณ์นั้นกำหนดเป็นกรอบได้ดังนี้

1. กล่าวโดยทั่วไปแล้วระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) หมายรวมถึงการเฝ้าตรวจ

พื้นที่รับผิดชอบ เช่น บริเวณท่าเรือ และบริเวณใกล้เคียง ด้วยอุปกรณ์ชนิดต่างๆ คือ เครื่องเรดาร์ตรวจการณ์ เครื่องวิทยุรายงานตนอัตโนมัติ AIS (Automatic Identification System) เครื่องวิทยุหาทิศ RDF (Radio Direction Finder) กล้องอินฟราเรด กล้องโทรทัศน์ไวแสง เรือตรวจการณ์และอากาศยาน ซึ่งการที่จะบริหารการจราจรของพื้นที่ในระบอบนี้ได้ผลนั้น จำเป็นที่จะต้องทราบภาพรวมของพื้นที่ที่จะนำเอาระบบนี้มาใช้ว่ามีลักษณะอย่างไร ข้อมูลของพื้นที่เก็บไว้ในรูปสารสนเทศมูลฐาน และสามารถนำมาใช้สำหรับการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า หรือการตัดสินใจอย่างฉับพลัน หรือสำหรับการวางแผนระยะยาว อย่างไรก็ตามวิธีการเฝ้าตรวจนี้เป็นกระบวนการทางรับ ซึ่งจำเป็นต้องมีการประมวลผลข่าวสารที่ได้รับเข้ามาเสียก่อน จึงจะมีการตัดสินใจและสั่งการใดๆ ได้

2. ตามปกติแล้วสิ่งที่ควบคุมไปกับระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTMS) คือ แผนแบ่งแนวจราจร (Traffic Separation Scheme -TSS) ซึ่งเปรียบเสมือนเส้นกำหนดแนวทางสัญจรของเรือต่างๆ ในทะเลเช่นเดียวกับเส้นแบ่งแนวจราจรที่ขีดลงบนพื้นถนนหลวง แผนแบ่งแนวจราจรจะเป็นตัวกำหนดทั้งเวลาและพื้นที่สัญจรของเรือ กรณีของการแบ่งเวลาสามารถกำหนดได้ง่าย เช่น กรณีช่องทางที่เดินได้ทางเดียวกัน การกำหนดเวลาให้เรือเดินสามารถช่วยหลีกเลี่ยงการเดินเรือสวนทางกันได้ สำหรับช่องทางที่กว้างพอให้เรือสวนทางกันได้ นั้น เรือแต่ละลำต้องสวนทางกันโดยยึดหลักการพื้นฐานในการเดินเรือว่าเรือทุกลำต้องเดินทางขวาสวนกันด้วยมุมที่กระทำต่อกันเล็กที่สุด ตัดหน้ากันด้วยมุมใหญ่สุด โดยทุกกรณีต้องสอดคล้องกับกฎการเดินเรือสากล และต้องไม่กีดขวางผู้ใด แผนแบ่งแนวจราจรที่กำหนดขึ้นต้องสอดคล้องกลมกลืนกับการสวนการจราจรในพื้นที่นั้นให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำยังมีรายละเอียดให้ได้เรียนรู้อีกมากมาย aBOAT Magazine จะนำเสนอผู้อ่านในโอกาสต่อไป



## เรือไม้ไทย

มีจารึกในภาษาจาม พบในเมืองนาตรัง ประเทศเวียดนาม ราวศตวรรษที่ 12 เป็นหลักฐาน กล่าวถึงชนชาติสยามซึ่งตั้งบ้านเรือนอยู่ในบริเวณ ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา และอาจรู้จักการใช้เรือ เป็นชาติแรก แต่หลักฐานที่ชัดเจนเกี่ยวกับการเดินทางเรือของคนไทยปรากฏอยู่บน ศิลลาจารึกพ่อขุนรามคำแหง (พ.ศ.1822-1843) แห่งกรุงสุโขทัย หลักที่ 4 ด้านที่ 4 กล่าวว่า การเดินทางด้วยเรือและถนน แสดงว่า มีการสร้างเรือมาแต่สมัยสุโขทัยแล้ว สันนิษฐานว่า ในสมัยนั้นมีการต่อเรือจากไม้ซุงทั้งต้น รวมไปถึง เรือที่ใช้ไม้กระดานต่อกันแล้วยาชัน เดินทาง ไปมาหาสู่กันอย่างแพร่หลาย

อีกหลักฐานที่พบในประเทศไทยมีปรากฏอยู่ หลายแห่งเช่น การพบภาพเขียนสีโบราณ รูปขบวนเรือที่ถ้ำนาค ในอ่าวพังงา เป็นภาพขบวน เรือเขียนด้วยสีแดงบนผนังถ้ำ นักโบราณคดี สันนิษฐานว่าน่าจะเป็นภาพเรือขุดรุ่นแรกๆ ที่เกี่ยวข้องกับพิธีกรรม โดยที่หัวเรือและท้ายเรือ เป็นรูปโค้งเหมือนพระจันทร์เสี้ยว หรือที่ถ้ำไวกิ้ง เกาะพีพีเล จ.กระบี่ ก็พบหลักฐานภาพเขียนสี เป็นรูปเรืออยู่บนผนังถ้ำ มีอยู่ประมาณ 70 ภาพ เป็นเรือรูปแบบต่างๆ เช่นเรือสำเภา เรือโปะจ่าย เรือใบสามเสา เรือฉลอมท้ายญวน เรือกำปั่นใบ เรือลำบันแปลง เรือใบสองเสาที่ใช้กรรเชียง เรือใบอาหรับ เรือฉลอม รวมถึงเรือใบที่ใช้กั้งหัน ใต้น้ำและเรือกลไฟโดยภาพเรือสำเภาจีนสามเสา และเรือใบแบบอาหรับเป็นภาพวาดรูปเรือ ที่ใช้ใบที่เก่าที่สุด สันนิษฐานว่าเขียนขึ้นในราว พุทธศตวรรษที่ 19-20

หลักฐานจารึก จดหมายเหตุจีน ตำนาน และพงศาวดารระบุว่า พุทธศตวรรษที่ 18 มีบันทึกการรวมเมืองในลุ่มน้ำเจ้าพระยาเพื่อสร้าง เครือข่ายทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมออกไปสู่ ภายนอก กระทั่งมีการสถาปนาเป็นกรุงศรีอยุธยา เมื่อ พ.ศ. 1893 แล้วแผ่อำนาจรวบรวมแว่นแคว้น เข้าเป็นอาณาจักร ช่วงนั้นการติดต่อค้าขาย ระหว่างจีนและไทยเราใช้ “เรือสำเภา” เป็นหลัก

และในสมัยอยุธยาตอนต้นเรือสำเภาจีน ก็มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมประสานอารยธรรม จากหลักฐานความสัมพันธ์ระหว่างอาณาจักร อยุธยากับชาติตะวันตก ได้มีโปรตุเกส เป็นชาติแรกที่เข้ามาในเมืองมะละกา ได้ส่ง “ดูอาร์เต เฟอร์นันาน-เดส” เป็นผู้แทนเดินทาง มาเชื่อมสัมพันธ์ไมตรีกับราชสำนัก โดยใช้พาหนะ ในการเดินทางคือ “เรือสำเภาจีน”

ในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้มีการติดต่อค้าขาย กับชาวต่างประเทศรุ่งเรืองมากขึ้น ในสมัยอยุธยา ทำให้เกิดเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ เช่นเรือสำเภาและเรือกำปั่น มีอยู่ต่อเรือหลวง เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ประชาชน ต่างอาศัยเรือเล็กเรื่อน้อยสัญจรไปมาหนาดา ถึงขนาดที่บาทหลวงชาวฝรั่งเศสบันทึกเอาไว้

“ในแม่น้ำลำคลองเต็มไปด้วยเรือ จะไปไหนต่อไหนก็เจอแต่เรือแน่นขนัดไปหมด จนไม่สามารถแหวกทางผ่านกันได้ หากไม่ชำนาญ ทั้งที่เรือแน่นขนัดจอบแจเช่นนี้ ก็ไม่ปรากฏว่าเกิดอุบัติเหตุแต่อย่างใด ซึ่งเป็นเรื่องอัศจรรย์อย่างยิ่ง” และจากบันทึก ของชาวเปอร์เซีย เรียกกรุงศรีอยุธยาว่า ชะห์รินาว ซึ่งแปลว่า เมืองเรือ หรือนาวานคร

ยุคทองของการเดินทางด้วยเรือรุ่งเรือง ถึงขีดสุดอยู่ในสมัยรัตนโกสินทร์ เพราะแม่น้ำ ลำคลองไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า และคมนาคม แต่ยังมีหน้าที่สำคัญในการ เพาะปลูก การอุปโภค บริโภค และอื่นๆ ในสมัยนี้จึงมีการขุดคลองเป็นจำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยเรือ

### ประเภทของเรือไทย

- แบ่งตามฐานะ คือเรือหลวงกับเรือราษฎร เรือหลวง คือเรือที่ราษฎรไม่มีสิทธิ์ นำมาใช้ ถือเป็นของสูง เช่นเรือพระราชพิธี ในกระบวนพยุหยาตราชลมารค เรือพระที่นั่งกิ่ง เรือพระที่นั่งศรี เป็นต้น ส่วนเรือราษฎร ได้แก่เรือทั่วๆ ไปที่ใช้ตามแม่น้ำลำคลอง

- แบ่งตามชนิด คือเรือขุดและเรือต่อ ซึ่งยังอาจแบ่งออกเป็น 2 พวก คือเรือแม่น้ำ พวกหนึ่ง เรือทะเลพวกหนึ่ง เรือแม่น้ำคือเรือ ที่ใช้ไปมาในแม่น้ำลำคลอง เป็นเรือขุดหรือเรือต่อ ได้แก่ เรือมาด เรือหมู เรือพายม้า เรือม่วง เรือสำปั้น เรืออีแปะ เรืออีโปง เรือบด เรือป้าบ เรือชะล่า เรือเข็ม เรือสำปั้นนี้ เรือเปิด เรือผีลอก เรือเอี่ยมจิ้น เรือข้างกระดาน เรือกระแซง เรือยาว เรือมังกู เป็นต้น ส่วนเรือทะเลคือเรือที่ใช้ไปมา



ในทะเลและเลียบชายฝั่ง เป็นชนิดเรือต่อได้แก่ เรือฉลอม เรือฉลอมท้ายญวน เรือเปิดทะเล เรือกุหลาบ หรือเรือกุหลาบ เรือไล่ เรือสำเภา เรือปู เป็นต้น

■ แบ่งโดยกำลังที่ใช้แล่น เช่น เรือพาย เรือกรรเชียง เรือแจว เรือไล่ เรือถ่อ เรือใบ

### ไม้ที่ใช้ทำเรือ

ไม้ที่ใช้ทำเรือมีทั้งไม้สัก ไม้ตะเคียน ไม้เคี่ยม หรือไม้ประดู่ซึ่งมีคุณภาพดีเหมาะในการต่อและซุดทำเป็นเรือ ไม้ตะเคียนจัดเป็นไม้ที่นิยมนำมาทำเป็นเรือ มีทั้งตะเคียนทอง ตะเคียนหิน ตะเคียนหนู ตะเคียนหยก ตะเคียนไทร ฯลฯ เพราะเป็นไม้เนื้อแข็งลอยน้ำได้ดี ไม้ผุง่ายแม้จะแช่อยู่ในน้ำนานๆ เรือที่นิยมทำจากไม้ชนิดนี้ได้แก่ เรือมาด เรือหมุ เรือสำเภา และเรือยาวที่ใช้ในการแข่งขัน

สำหรับไม้สักนั้นนิยมใช้ทำเรือสำเภา สำเภาเรือชะล่า เรือกระแซง เพราะเป็นไม้เนื้อแข็ง ไม้หดต้ง่าย ส่วนไม้ประดู่มีเนื้อเหนียวเป็นพิเศษ นิยมใช้ทำเรือกระแซง เรือแม่ลิ เรือแท็กชี ส่วนไม้เคี่ยมมีคุณสมบัติคล้ายไม้สักแต่เนื้อไม้แข็งกว่า มีความยืดหยุ่นและน้ำหนักมากกว่า ซึ่งหายากและมีถิ่นกำเนิดทางภาคใต้ ตั้งแต่จังหวัดชุมพรลงไป

### ประเพณีและความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับเรือ

ปัจจุบันแม้เรือจะลดความสำคัญ แต่ประเพณีที่เกี่ยวข้องกับเรือยังคงมีให้เห็น อาทิ การเล่นเพลงเรือ กลืนทางน้ำ ประเพณีชักพระภาคใต้ ประเพณีตักบาตรร้อยพระจ.ปทุมธานี ประเพณีแข่งเรือ ประเพณีเกี่ยวกับการทอดผ้าป่าทางเรือ มีทั้งของหลวงและของราษฎร แตกต่างกันตรงขนาดและเครื่องไทยทาน และอีกหลากหลายประเพณีตามท้องถิ่น

ความเชื่อเกี่ยวกับเรือ เช่น ห้ามเหยียบหัวเรือเพราะแม่ย่านางเรือประทับตรงนั้น เป็นกุศโลบายที่ต้องการให้ใช้เรืออย่างระมัดระวัง ถนอมเพราะเรือมีราคาแพง ห้ามพายเรือยังไม่แก่ไข จะทำให้เรือล่ม ทั้งนี้เพราะหากกระชากเรือจากโช้แทนการแก้ออกดีๆ จะทำให้เรือชำรุดเกิดอุบัติเหตุได้ ห้ามเหยียบเรือสองแคม ความหมายตรงๆ โดยไม่เล่นสำนวนคือการเหยียบเรือ 2 แคม จะทำให้เรือล่มหรือพลิกคว่ำ เกิดอันตรายต่อชีวิต และทรัพย์สินได้



# Special report





# ทิศทางไทยในระเบียบโลกใหม่

(ตอนที่ 6) ไทยต้องมี “จุดยืน” “มีหลังพิง” และ “มีอำนาจต่อรอง”

ท่ามกลางการแข่งขันกันในรูปแบบต่างๆ ระหว่างสองมหาอำนาจ คือ จีนกับอเมริกา ซึ่งต่างต้องการมีไทยและประชาคมอาเซียน อยู่ฝ่ายตน การหาความพอดีในเรื่องนี้ มีความละเอียดอ่อนสูงมาก หากมีแนวคิด และนโยบายที่ไม่เหมาะสม ย่อมเป็นการยาก ที่จะรักษาผลประโยชน์ของชาติได้ดีเท่าที่ควร ในเรื่องนี้ ดร.นิติ ศรีแสงนาม ได้นำเสนอ ทางออกสำหรับประเทศไทยไว้ในหนังสือ Amidst the New World Order : ไทยใน ระเบียบโลกใหม่ สรุปได้ว่า ไทยต้องมี จุดยืน มีหลังพิง และอำนาจต่อรอง พยายามความ โดยสังเขปได้ดังนี้

จุดยืนที่ประเทศไทยต้องประกาศ อย่างชัดเจนและสร้างความรับรู้ ทั้งต่อ ประชาคมในประเทศและต่อประชาคมโลก คือ “ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงระเบียบโลก ประเทศไทยจะไม่ เลือกลงอยู่กับ มหาอำนาจใด” เลือกลงเพียงการปกป้อง ผลประโยชน์ของไทยในเวทีโลก ผลประโยชน์ ของชาติที่สำคัญได้แก่ ความมั่นคงของชาติ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การขยายพลัง อำนาจด้านสังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม การเมือง และด้านการทหาร รวมทั้งการรักษา เกียรติภูมิของชาติ ทั้งนี้เพื่อให้ไทยมีความ แข็งแกร่งจากภายใน

สำหรับการมีหลังพิงนั้น หมายถึง การเป็นที่ยอมรับของประชาคมโลก ยึดหลัก การสำคัญในกฎบัตรสหประชาชาติ โดยเฉพาะ และบูรณภาพแห่งดินแดนของกันและกัน ไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับกิจการภายในของประเทศ อื่นโดยไม่จำเป็น การปฏิบัติเช่นนี้ย่อมช่วย ให้ไทยมีความมั่นคงมากขึ้น และอยู่อย่าง สง่างามในเวทีโลก

ส่วนการมีอำนาจต่อรองนั้น ไทยต้องสร้าง ศักยภาพของคนไทยด้วยทักษะที่สำคัญ ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 ได้แก่ ความฉลาด รู้เท่าทันดิจิทัล (Digital Literacy) ความรู้ เท่าทันทางการเงิน (Financial Literacy) และทักษะการแก้ปัญหาที่ซับซ้อน (Complex Problem Solving) ความเข้มแข็งในเรื่อง เหล่านี้จะมีส่วนช่วยให้ไทยมีอำนาจต่อรอง สูงขึ้นกับมหาอำนาจทั้งสองฝ่าย รวมทั้ง ประเทศอื่นๆ ในประชาคมโลกด้วย ทั้งนี้เพราะ เน้นการสร้าง ความเข้มแข็งภายใน พึ่งพา ตนเองได้มากยิ่งขึ้นไม่ต้องคอยรับ ความช่วยเหลือจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งโดยไม่จำเป็น เมื่อไม่มีหนี้บุญคุณต่อกันย่อมยากที่จะถูก ชาติอื่นชี้นำหรือครอบงำเราได้

ในระเบียบโลกใหม่ที่มีความแตกต่าง จากเดิมอย่างมากมายดั่งที่กล่าวมาแล้ว หากไทยมีนโยบายและแผนการปฏิบัติ ในเรื่องสำคัญต่างๆ อย่างเหมาะสมไว้ ตั้งแต่บัดนี้ จะสามารถรักษาผลประโยชน์ ของชาติไว้ได้อย่างแน่นอน



# โรงเรียนสยามการเดินเรือ

หลักสูตรนายประจำเรือ ฝ้ายเดินเรือ

ปีการศึกษา 2567

เปิดรับสมัครแล้ววันนี้

# ลูกเรือเข้ายาม - ฟ่ายเดินเรือ และ ฟ่ายช่างกล



เรียน 2 เดือน

ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 2 เดือน

ค่าธรรมเนียมการเรียน  
55,000 บาท

## คุณสมบัติผู้สมัคร :

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

## หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

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

## เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก :

กรณีทั่วไป

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

กรณีโควตาจากการสอบข้อเขียน

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

# นายประจำเรือฟ่ายเดินเรือ

เรียน 1 ปี

ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 12 เดือน

ค่าธรรมเนียมการเรียน  
165,000 บาท

กรณีสอบไม่ผ่านคืนให้ 2,600 บาท

จดด่วนเพียงหลักสุดละ :

3,000 บาท

Register :



## ข้อมูลการชำระเงิน & ข้อมูลติดต่อ

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร  
โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"



# ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ  
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ

# ธนาคารสิริกิติ์ สาขาตลาดสมุทรปราการ  
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

081-375-0100(คุณลิฟ)  
085-806-2691(คุณทราย)  
095-823-5392(คุณเนม)  
Line Id : @siammaritime



# 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)