

a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ รุทธกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.15 • ISSUE 168 • JANUARY 2024

HAPPY a BOAT NEW YEAR 2024

สวัสดีปีใหม่ 2567

Knowledge

PYROTECHNIC

พลุจันต์สัญญาณ

Boat report

YANMAR และ Williams Jet Tenders
จับมือกันเพื่อนาคตที่ยั่งยืน

Special report

ทิศทางไทยในระเบียบโลกใหม่
(ตอนจบ) การกำหนดจุดยืน
และแนวทางที่เหมาะสมในการก้าวต่อไป

ASIS Coast Guard Navy 8.0m RIB

KODEN KSD-1100

จอภาพแสดงผลแบบมัลติฟังก์ชัน
หน้าจอสัมผัส ขนาด 10.1 นิ้ว
มีท่ากรับส่งสัญญาณ AIS Class B ในตัว



Find us on:
facebook.

aboatmagazine



Your Safety Partner on board

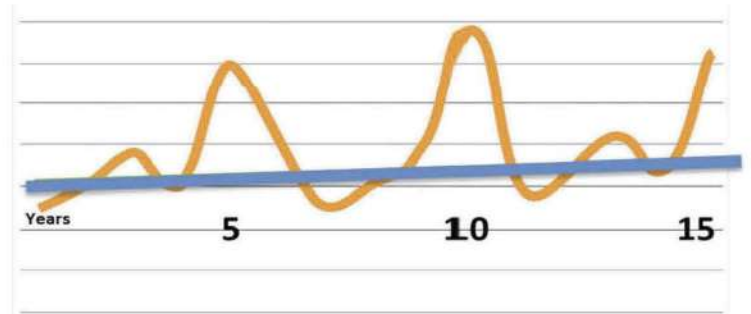
LIFERAFT RENTAL

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





โรงเรียนสยามการเดินเรือ

หลักสูตรนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ

ปีการศึกษา 2567

เปิดรับสมัครแล้ววันนี้



EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมิกค์ดี พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลัน, คุณเฉลิมชัย สักวาที, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณครวฑูร คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวฑูร สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครมงคล วาณิชชัย

สวัสดีครับ ท่านผู้มีอุปการคุณต่อคณะผู้จัดทำ **aBOAT**

การติดตามอ่านของท่าน คือเครื่องเสริมแรงใจของเราตลอดมา **aBOAT** จึงยินดีมาได้ว่าสิบปี ในฉบับส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ 2567 นี้ ทีมงานได้บรรจงเลือกสรรสาระดีๆ มานำเสนออีกเช่นเคย อาทิ ข่าวสารเกี่ยวกับมหกรรมการแข่งขันเรือใบในรายการ “ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า” ครั้งที่ 35 ที่จังหวัดภูเก็ต ซึ่งสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีได้เสด็จพระราชดำเนินเข้าร่วมการแข่งขันด้วย และทรงได้รับชัยชนะในทีมเรือใบรุ่น IRC Zero รวมทั้งทรงเป็นองค์ประธานในการมอบรางวัลแก่นักกีฬาที่ชนะเลิศการแข่งขันด้วย

เรื่องทิศทางไทยในระเบียบโลกใหม่ ก็เดินทางมาถึงตอนจบแล้ว ภายใต้หัวข้อ “การกำหนดจุดยืนและแนวทางที่เหมาะสมในการก้าวต่อไป” พร้อมกับการขออำนาจจากหน้าที่บรรณาธิการ **aBOAT** ของผู้เขียนเรื่องนี้ ตามวาระที่เห็นว่าสมควรแล้ว ด้วยวัยที่สูงแลภาระที่จำเป็นด้านอื่นๆ ที่ต้องรับผิดชอบต่อไป

จึงขอถือโอกาสนี้ขอบคุณและอำลาทุกท่านจากหน้าที่นี้โดยขอยืนยันว่าตลอดเวลาที่ผ่านมาเรามีความสุขใจที่ได้มีส่วนร่วมทำงานกับทีม **aBOAT** และการตอบสนองที่ดีจากผู้สนับสนุนทุกท่าน ความประทับใจที่ดีเช่นนี้ จะคงอยู่กับผมตลอดไปครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีเทนเนนท์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสาโรงเหนือ 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 กาญจน์วรสุน ใจดี
บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภาภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวฑูร คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันชีวิต ฝ่ายภาพ **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชาล ศิลปกรรม ยุทธจักร อนุศรี, ART **aBOAT** MAGAZINE
ฝ่ายกฎหมาย จรัญ สันเนตร

KODEN

KSD-1100

จอภาพแสดงผลแบบมัลติฟังก์ชัน

จอภาพทำงานหลายหน้าที่รุ่น KSD มอบระบบอัจฉริยะและวิธีการทำงานเครือข่ายแบบมัลติทาสก์ รองรับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต, WI-FI เพื่อให้เกิดการรับชมข้อมูลพร้อมด้วยออนไลน์และบริการฐานข้อมูลคลาวด์อื่นๆ



- หน้าจอสัมผัส ใช้งานง่าย
- หน้าจอขนาด 10.1 นิ้ว
- มีภาครับส่งสัญญาณ AIS Class B ในตัว สำหรับช่วยในการนำเรือให้ปลอดภัย
- หน้าจอ AIS แบบเรดาร์ที่ง่ายต่อการดูข้อมูล AIS โดยใช้เครื่องหมายวงแหวน/แผงหน้าปัดเพื่อแสดงข้อมูลต่างๆ / การจัดการข้อมูล NAVI และ PLOT / ข้อมูลระดับน้ำ ฯลฯ ที่จำเป็นด้วยการติดตั้งกล้องเครือข่าย* ทำให้สามารถตรวจสอบสภาพบนเรือและนอกเรือได้สูงสุดสี่จอภาพ
- รองรับแผนที่เดินเรือได้หลากหลายของ C-MAP (MAX), แผนที่ดินฉบับ, แผนที่อิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ยังรองรับการเชื่อมกับด้วยภาพถ่ายจากดาวเทียมบนแผนที่

PROMOTION พิเศษวันนี้!!

แถมฟรี

วิทยุติดดำ CB ONWA K-6124L กำลังส่ง 5 วัตต์



ราคาเครื่องละ
59,000.-

ราคารวม VAT
ไม่รวมค่าใบอนุญาต ทศสช. และค่าจัดส่งสินค้าความถี่

โปรโมชั่นวันนี้ ถึง 31/12/66 นี้เท่านั้น



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

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 E-Mail: info@marinethai.net





การแข่งขันเรือใบนานาชาติชิงถ้วยพระราชทาน “ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า” ครั้งที่ 35

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนินเป็นการส่วนพระองค์ ไปทรงฝึกซ้อมการแข่งขันเรือใบนานาชาติ ชิงถ้วยพระราชทาน “ภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า” ครั้งที่ 35 ในวันพฤหัสบดีที่ 7 ธันวาคม 2566 ในโอกาสที่ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีจะทรงเข้าร่วมการแข่งขัน ในทีมเรือใบ รุ่นโออาร์ซี ซีโร่ (IRC Zero) หมายเลขเรือ THA72 ณ หาดกะตะ จังหวัดภูเก็ต

การแข่งขันเรือใบนานาชาติชิงถ้วยพระราชทานภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า ครั้งที่ 35 ประจำปี 2566 กำหนดจัดงานตั้งแต่วันที่ 2 -9 ธันวาคม 2566 ประกอบด้วยรายการแข่งขันเรือใบใหญ่ประเภทคิลโบ้ตและมัลติฮัลล์ (Keelboats and MultiHulls Race) โดยจัดแข่งขันในวันที่ 4 - 9 ธันวาคม 2566 ประกอบด้วยรุ่นเรือทั้งหมด 7 รุ่น ได้แก่ รุ่นโออาร์ซี ซีโร่ (IRC Zero) พรีเมียร์ โออาร์ซี 1 แบริบัตเตอร์ โมโนฮัลล์ครูซิง

มัลติฮัลล์เรซิง และมัลติฮัลล์ครูซิง นอกจากนี้ยังมีรายการแข่งขันเรือใบเล็ก อินเตอร์เนชันแนล ดิงกี้ คลาส (International Dinghy Classes ประกอบด้วย รุ่นออปติมิสต์ รุ่นโอแอลซีเอ 4 รุ่นโอเพ่นสกีพฟ์ และรุ่นโมโนฮัลล์ดิงกี้แอนด์แคป

การแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทานภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้าตั้งตาคู่นักกีฬาเรือใบ ชื่นนำจากทั่วโลกมาเข้าร่วมการแข่งขันเป็นประจำทุกปี โดยในปีนี้มีทีมเรือใบเข้าร่วมการแข่งขันรวม 14 ชาติ ได้แก่ ไทย ออสเตรเลีย สหรัฐฯ เยอรมนี เบลเยียม เอสโตเนีย ฝรั่งเศส ฮังการี สิงคโปร์ มาเลเซีย ญี่ปุ่น จีน สหราชอาณาจักร และเนเธอร์แลนด์

การแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทานภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า ดำเนินการโดย คณะกรรมการจัดงานการแข่งขันเรือใบภูเก็ตคิงส์คัพรีกัตต้า ภายใต้การอำนวยการของสมาคมสโมสรเรือใบราชวรุณ ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยการสนับสนุนจากกองทัพเรือ สภาทกกีฬาแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และจังหวัดภูเก็ต

นักกีฬาเรือใบ ร่วมคัดเลือกโควตาโอลิมปิก 2024 ที่สมาคมสโมสรเรือใบราชวรุณฯ ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ

และ มิสเตอร์ Quanhai Li ประธานสหพันธ์เรือใบโลก World Sailing President มิสเตอร์ Malav Shroff ประธานสหพันธ์เรือใบแห่งเอเชีย (Asian Sailing Federation a SAS) ร่วมในพิธี

การจัดการแข่งขันเรือใบรายการ Asian Sailing Championships & Asian Continental Olympic Qualifier for Paris 2024 Olympic Games ในครั้งนี้ สมาคมแข่งเรือใบแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้รับเกียรติจาก สหพันธ์เรือใบแห่งเอเชีย (Asian Sailing Federation : ASAF) และ องค์การเรือใบโลก (World Sailing : WS) ให้เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน ซึ่งครั้งแรกที่ประเทศไทย ได้เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันเรือใบชิงชนะเลิศแห่งเอเชีย และชิงที่นั่งเพื่อเข้าไปแข่งขัน ในกีฬาโอลิมปิก โดยได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เป็นอย่างดีในการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันในนามประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จาก การกีฬาแห่งประเทศไทย กองทุนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ กองทัพเรือ ส่วนราชการ ในจังหวัดชลบุรี เมืองพัทยาและภาคีเครือข่าย และสมาคมกีฬาแห่งจังหวัดชลบุรี ทำการแข่งขันระหว่างวันที่ 13 - 19 ธันวาคม 2566 บริเวณ หน้าเขาพระตำหนัก และ หาดจอมเทียน เมืองพัทยา โดยมีนักกีฬาเข้าร่วมการแข่งขันจำนวน 198 คน เรือจำนวน 147 ลำ จาก 22 ชาติเข้าร่วมการแข่งขัน



วันที่ 12 ธันวาคม 2566 พลเรือเอก อະดุง พันธุ์เอี่ยม ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานในพิธีเปิดการจัดการแข่งขันเรือใบรายการ Asian Sailing Championships & Asian Continental Olympic Qualifier for Paris 2024 Olympic Games ณ สมาคมสโมสรเรือใบราชวรุณ ในพระบรมราชูปถัมภ์ เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี โดยมี พลเรือเอก สมประสงค์ นิลสมัย นายกษัตริย์ศึกแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ นายปรเมศวร์ งามพิเชษฐ์ นายกษัตริย์ศึกแห่งประเทศไทย

SOLAS First Aid Kit for Survival Craft and Rescue Boat

ชุดปฐมพยาบาลมาตรฐาน SOLAS สำหรับแพชูชีพและเรือช่วยชีวิต



Accepted for compliance with the applicable Lloyd's Register Rules and Regulations and with the International Convention for the SOLAS, 1974, as amended for use on ships and offshore installations classed with Lloyd's Register, and for use on ships and offshore installations when authorised by contracting governments to issue the relevant certificates, licenses, permits etc.

ผลิตภัณฑ์นี้ ได้ผ่านการรับรองโดยสถาบันจัดชั้นเรือ "ลloyd's" ว่าเป็นความสอดคล้องเป็นไปตามกฎข้อบังคับในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม สำหรับการใช้งานบนเรือเดินทะเลและงานติดตั้งในทะเลไกลฝั่งที่มีสถาบันจัดชั้นเรือ "ลloyd's" เป็นผู้กำหนด และสำหรับการใช้งานบนเรือเดินทะเลและงานติดตั้งในทะเลไกลฝั่งที่มีหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองหรือใบอนุญาตต่าง ๆ



Comply with SOLAS 1974 by Lloyd's Register Certificate
ได้รับการรับรองตามกฎหมายข้อบังคับของ SOLAS 1974 และ Lloyd's Register

Validity: 2 years | อายุการใช้งาน 2 ปี - Contents | ส่วนประกอบ

#	Qty / จำนวน	Description	รายการ
1	50 Tablets / เม็ด	Analgesic tablets (Paracetamol 500 mg)	ยาแก้ปวด (พาราเซตามอล 500 มก.)
2	3 Tubes / หลอด	Cetrimide / Burn Cream 25 mg	ยาทาแผลไหม้ (เซทริไมด์) 25 มก.
3	4 Rolls / ม้วน	Sterile Bandage 2"	ผ้าพันแผลปราศจากเชื้อ (2 นิ้ว)
4	4 Rolls / ม้วน	Sterile Bandage 3"	ผ้าพันแผลปราศจากเชื้อ (3 นิ้ว)
5	2 Rolls / ม้วน	Sterile Bandage 4"	ผ้าพันแผลปราศจากเชื้อ (4 นิ้ว)
6	1 Rolls / ม้วน	Self Adhesive Elastic Bandage 2" x 4.5m	ผ้าพันแผลชนิดยืดหดได้มีกาวในตัวกว้าง 2 นิ้ว ยาว 4.5 เมตร
7	2 Wrap / ห่อ	Dressing Sterile 3"	ผ้าก๊อชปราศจากเชื้อ 3 นิ้ว
8	2 PCs / ผืน	Triangular Bandage	ผ้าพันแผลสามเหลี่ยม
9	1 Ea / เล่ม	First Aid Instructions - Water Proof (English & Thai Version)	คู่มือปฐมพยาบาล (กันน้ำ) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ
10	10 PCs / ชิ้น	Water Proof Plasters 2.5 x 5.6 cm	พลาสติกเรซิ่นปิดแผลกันน้ำ ขนาด 2.5 x 5.6 ซม.
11	6 PCs / ชิ้น	Water Proof Plasters 6.0 x 7.0 cm	พลาสติกเรซิ่นปิดแผลกันน้ำ ขนาด 6.0 x 7.0 ซม.
12	4 PCs / ชิ้น	Water Proof Plasters 6.0 x 10.0 cm	พลาสติกเรซิ่นปิดแผลกันน้ำ ขนาด 6.0 x 10.0 ซม.

Manufactured by | ผลิตโดย



บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด | Marine Servitec Co., Ltd.
 1111 หมู่ 6 ซ.เทศบาลบางปู 10 ต.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280
 1111 Mu 6, Thadsaban Bangpoo 10, Tailan Rd., T.Tailan, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
 Tel. +66(0) 2703 3477 E-Mail: info@msc.co.th
 Website: www.msc.co.th FB: Facebook.com/marineservitec/

Boatreport 1



YANMAR และ WILLIAMS JET TENDERS จับมือกัน เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน

เครื่องยนต์ของ YANMAR MARINE INTERNATIONAL'S (YMI) ที่ได้รับการรับรองให้ใช้ได้กับน้ำมันพืชที่ผ่านกระบวนการ "HYDROTREAT" อันเป็นกระบวนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ HVO (HYDROTREATED VEGETABLE OIL) ได้ถูกเลือกให้เป็นระบบขับเคลื่อนชั้นนำ ไร้กังวลใจได้ และมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางในวงการอุตสาหกรรมเรือสำหรับการใช้งานที่หลากหลาย ด้วยความมุ่งมั่นของ YANMAR เพื่อความยั่งยืน ความร่วมมือทั้งหลายเหล่านี้เป็นการรับประกันว่าพันธมิตรของ YMI จะได้รับประโยชน์และร่วมกันยกระดับเอกลักษณ์สีเขียวโดยการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

Williams Tenders เป็นผู้เชี่ยวชาญระดับโลกด้านเรือayang ที่ขับเคลื่อนโดยระบบเจ็ต ได้ให้การรับรองเชื้อเพลิงชีวภาพ HVO100 เพื่อการใช้งานในเรือayang ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ YANMAR 4JH ทั้งหมด รวมถึง DizeJet 415, 445 และ 505 เช่นเดียวกับ SOLAS 505



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



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



ซึ่งช่วยให้ลูกค้าทั้งหลายมีส่วนร่วมในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก โดยไม่สูญเสียสมรรถนะของเครื่องยนต์แต่อย่างใด

การเคลื่อนไหวเชิงกลยุทธ์ของ Williams Jet Tenders ทำให้มั่นใจได้ว่าการพัฒนาและการทดสอบผลิตภัณฑ์ใหม่ทั้งหมดของเครื่องยนต์สันดาบภายในที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกของ YANMAR จะใช้ HVO100 เป็นเชื้อเพลิง

Floris Lettinga ผู้อำนวยการฝ่ายขายและการตลาดของ YMI ได้ให้ข้อคิดว่า “YANMAR Marine International มีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งที่ได้เป็นพันธมิตรกับ Williams Tenders ซึ่งเป็นความร่วมมือที่ตรงกับความมุ่งมั่นเพื่อความยั่งยืนของ YANMAR อย่างแท้จริง

การจับคู่กันของเครื่องยนต์ YANMAR ที่ใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ HVO กับเรือยางและยานพาหนะอื่นๆของ Williams Tenders ไม่ได้เป็นเพียงนวัตกรรมของการขับเคลื่อนเท่านั้น แต่ยังเป็นการสนับสนุนให้ลูกค้าของเราขับเคลื่อนไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืนไปยังอนาคตที่สดใสกว่าเดิม นอกจากนี้ เรายังได้ช่วยให้บรรดาลูกค้าของเราก้าวไปสู่การใช้ประโยชน์สูงสุดจากเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยด้วยสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมอีกด้วย”

สำหรับความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม เกิดจากการใช้ประโยชน์จากน้ำมันพืชที่ใช้แล้ว (Used Cooking Oil, UCO) มาผ่านกระบวนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (HVO) ที่ได้รับการรับรองโดย YANMAR และ Williams Jet Tenders ทั้งยังส่งผล

ถึงการลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจก และลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลได้อีกด้วย นอกจากนี้ การใช้เชื้อเพลิงที่ผลิตจากน้ำมันพืชใช้แล้ว (UCO) ยังเป็นการช่วยลดการกำจัดของเสีย จึงเป็นการส่งเสริมความพยายามเพื่อสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง

ความมุ่งมั่นของ Williams เพื่อสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน เป็นแรงผลักดันให้ Williams พยายามทดสอบผลิตภัณฑ์ของตน เพื่อขยายประเภทสินค้าที่สามารถใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงชีวภาพ (HVO) ในอนาคต

Sarah Moore ผู้เชี่ยวชาญด้านความยั่งยืนของ Williams Jet Tenders ให้ความเห็นว่า “เรามุ่งมั่นที่จะค้นหาคำตอบด้านนวัตกรรมที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยตรงจากโรงงานและยานพาหนะของเรา การใช้เชื้อเพลิงที่ผลิตจากน้ำมันพืชใช้แล้ว (UCO, HVO) เป็นตัวเร่งความพยายามของเราที่จะกำจัดคาร์บอนออกจากเชื้อเพลิงและปรับปรุงคุณภาพของอากาศ การที่เราทำการทดสอบผลิตภัณฑ์ของเรา จะช่วยให้เราสามารถยืนยันการใช้เชื้อเพลิง HVO ในเรือยางของเราได้มากยิ่งขึ้น ลดการปล่อยมลพิษอย่างมาก เนื่องจากเครื่องยนต์ของ Williams Jet Tenders จะได้รับการรับรองให้ใช้เชื้อเพลิงชีวภาพได้มากขึ้นนั่นเอง” YANMAR Marine International มีความภาคภูมิใจที่ได้เป็นพันธมิตรหลักในการค้นหาคำตอบเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม และยังแสวงหาความร่วมมือจากผู้นำในวงการอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีความตั้งใจในการสร้างสรรค์อนาคตที่สะอาดกว่า และสดใสกว่าต่อไป



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

Engine Contributor

การเลือกซื้อ เครื่องยนต์เกะท่าย

ในการตัดสินใจเลือกซื้อเครื่องยนต์เกะท่าย ทั้งเครื่อง 2 จังหวะและ 4 จังหวะ ที่มีขายอยู่มากมายในท้องตลาดนั้น ผู้บริโภคส่วนใหญ่ มักมีคำถามมากมายเกี่ยวกับการเลือกชนิดของเครื่องยนต์เกะท่าย ว่าควรเลือกชนิดใด จะเหมาะสมที่สุด และควรเลือกซื้อเครื่องยนต์ใหม่ หรือเครื่องยนต์มือสองที่มีราคาย่อมเยากว่าดี

aBOAT เสนอนำข้อเปรียบเทียบข้อดี และข้อด้อยของเครื่องยนต์ 2 จังหวะ และเครื่องยนต์ 4 จังหวะมาให้ทราบกัน

ข้อดีของเครื่องยนต์เกะท่าย 2 จังหวะ

- มีน้ำหนักเบา
- มีอัตราเร่งเร็ว ในบางกรณี ให้อัตราเร่งปลายสูงสุดที่สูงมาก
- ราคาถูกกว่าเครื่องยนต์ 4 จังหวะ
- การซ่อมแซมบำรุงรักษาง่าย
- มีใช้กันอย่างกว้างขวางมายาวนาน
- มีความต้องการในท้องตลาดสูง
- อะไหล่หาได้ง่าย
- ราคาขายมือสองสูงตามความต้องการของท้องตลาดที่สูง
- มีโครงสร้างเครื่องยนต์ที่เรียบง่าย
- ให้สมรรถนะ กำลังสองเท่า เมื่อขนาดเครื่องยนต์และวัฏจักรเหมือนกัน

ข้อด้อย

- ◆ สร้างมลภาวะสูง มีควันมาก
- ◆ ต้องผสมอากาศกับน้ำมัน เพื่อใช้ในการหล่อลื่นในรุ่นที่ไม่ใช่หัวฉีดน้ำมัน
- ◆ การทำงานที่รอบเครื่องต่ำไม่สม่ำเสมอเท่าเครื่องยนต์ 4 จังหวะ

- ◆ มีเสียงเครื่องยนต์ที่ดังกว่าเครื่องยนต์ 4 จังหวะ

◆ การสตาร์ทเครื่องยนต์ยากกว่า (ในบางกรณี) คาร์บูเรเตอร์มักมีปัญหาเมื่อไม่ได้ใช้งานบ่อยๆ

- ◆ หัวเทียนสกปรกได้ง่ายกว่า

ข้อดีของเครื่องยนต์เกะท่าย 4 จังหวะ

- การทำงานของเครื่องยนต์เงียบและไหลลื่น
- ประหยัดเชื้อเพลิง
- เป็นเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับการใช้งานที่ความเร็วต่ำ
- ไม่ต้องผสมน้ำมันและอากาศ
- การทำงานที่รอบเครื่องต่ำสม่ำเสมอ
- ให้มลภาวะที่ต่ำ
- แนวโน้มการผลิตในอนาคตจะเป็นเครื่องยนต์ 4 จังหวะทั้งหมดหรือใกล้เคียงกัน
- ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป มีความน่าไว้วางใจมากกว่า

ข้อด้อย

- ◆ มีน้ำหนักมาก
- ◆ มีค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาที่สูง
- ◆ มีราคาแพงกว่าเครื่องยนต์ 2 จังหวะ
- ◆ เทคโนโลยียังคงมีพัฒนาการอยู่
- ◆ มีความต้องการในท้องตลาดที่จำกัดมาก ถึงแม้ว่าเทคโนโลยีจะพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว
- ◆ มีชิ้นส่วนประกอบของเครื่องยนต์มาก โอกาสในการผิดพลาดที่สูงกว่า
- ◆ ส่วนใหญ่จะไม่ได้ประสิทธิภาพตามอัตรา





◆ ลำบากในการขนส่ง หรือการจัดวางเทคนิคในการเลือกซื้อนั้น ผู้บริโภคควรคำนึงถึงคุณลักษณะของเครื่องยนต์แต่ละประเภทเป็นหลัก เช่นเครื่องยนต์ 2 จังหวะ มีน้ำหนักที่เบากว่า และมีราคาที่ถูกกว่าเครื่องยนต์ 4 จังหวะ มีการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงที่สมบูรณ์กว่า มีความประหยัดที่สูงมากในเรื่องการกินน้ำมัน ผู้คนมากมายที่ต้องการใช้งานในห้วง หนอง คลอง บึง และแม่น้ำ ส่วนใหญ่จะชอบเครื่องยนต์ 4 จังหวะมากกว่า เนื่องจากเป็นเครื่องยนต์ที่ทำงานได้ดีในรอบต่ำ (Slow Speed)

อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ชอบเครื่องยนต์ 2 จังหวะส่วนมากก็เพราะต้องการประสิทธิภาพปลายที่สูงที่สุด และอัตราเร่งที่สูงกว่า ทั้งนี้ทั้งนั้นเราไม่สามารถที่จะบอกได้ว่าเครื่องยนต์ 2 จังหวะทำงานที่รอบต่ำไม่ดี หรือเครื่องยนต์ 4 จังหวะไม่เร็ว ทั้งหมดนี้เป็นเพียงเรื่องของความพึงพอใจ รูปร่างเค้าโครงและผลประโยชน์ที่ดึงดูดใจ

ผู้บริโภค อะไรก็ตามที่ผู้บริโภคตัดสินใจเลือกซื้อโดยใช้ความพยายามในการค้นคว้าหาข้อมูล และตรงกับความต้องการก็คงจะไม่มีค่าตอบแทน

การเลือกใช้เครื่องยนต์ ควรคำนึงถึงความเหมาะสมในการใช้งานและสถานที่ เช่นการใช้งานในเขตชุมชนควรใช้กับเครื่องยนต์ที่เงียบและก่อให้เกิดมลภาวะที่น้อย หรือในเขตควบคุมมลภาวะ แต่ในปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องยนต์เพื่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นในเรื่องการปล่อยไอเสีย (Exhaust Emission) โดยในบางบริษัท ได้มีการออกแบบเครื่องยนต์ 2 จังหวะ ให้มีการเผาไหม้ที่สะอาดได้เหมือนกับเครื่องยนต์ 4 จังหวะ จะเห็นได้ว่า ในความเป็นจริงในการเลือกใช้นั้นผู้บริโภคสามารถเลือกใช้ได้ทั้งสองประเภทขึ้นอยู่กับข้อได้เปรียบและข้อจำกัดต่างๆ ในขณะเดียวกันควรตรวจสอบข้อมูลต่างอีกครั้ง ตามแหล่งความรู้ต่างๆ หรือผู้ชำนาญการด้านนี้โดยตรง



เรือทุกๆ ลำไม่ว่าจะเป็นเรือแบบใด แน่นนอนว่าหากท่านเป็นเจ้าของเรือ หรือเป็นผู้โดยสารเรือลำนั้นๆ สิ่งที่ท่าน จะต้องใส่ใจเป็นอันดับแรกคือความปลอดภัยของคนบนเรือนั่นเอง

ในปัจจุบันนี้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตคนประจำเรือและผู้โดยสารจำนวนมากหลายประเภท ทั้ง แพชูชีพ เรือช่วยชีวิต และอื่นๆ ซึ่งอุปกรณ์ช่วยชีวิตเหล่านี้จะไม่มีทางใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพเลยหากปราศจากอุปกรณ์จำพวก พลุควันสัญญาณ (Pyrotechnics)

หากท่านลองนึกภาพสถานการณ์ยามที่เรือของท่านประสบปัญหาใดๆ อันเป็นเหตุให้ต้องสละเรือกลางทะเลใหญ่อันเว้งว่างเปล่าตัวท่านเองต้องย้ายไปอยู่ในอุปกรณ์ช่วยชีวิตที่ท่านหนีออกจากเรือใหญ่ วันและคืนผ่านพ้นไปอย่างเชื่องช้า สวนทางกับกำลังใจของผู้รอดชีวิตที่ลดต่ำลงอย่างรวดเร็ว ในเวลานั้นเองที่หน่วยค้นหาและกู้ภัยผ่านมาเพื่อค้นหาผู้รอดชีวิตที่ยังหลงเหลืออยู่ ซึ่ง ณ ช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาที่สำคัญที่สุด พลุควันสัญญาณจะกลายเป็นพระเอกของเรื่อง โดยทำหน้าที่ระบุตำแหน่งของผู้รอดชีวิต ซึ่งเป็นเพียงจุดเล็กๆ กลางทะเลเปิดอันกว้างใหญ่ไพศาล ไม่ว่าจะด้วยสัญญาณแสงสำหรับการค้นหาตอนกลางคืน หรือสัญญาณควันการค้นหาตอนกลางวันก็ตาม ว่าแล้วก็ไปดูรายละเอียดที่น่าสนใจ และวิธีใช้พลุควันสัญญาณที่ใช้ในทะเลกันดีกว่า

พลุสัญญาณมือถือ (Hand Flares)

มาเริ่มกันที่อุปกรณ์จำพวกสัญญาณแสงสำหรับการค้นหาผู้รอดชีวิตยามกลางคืนกันก่อน ซึ่งพลุสัญญาณมือถือนี้แลดูรูปร่างๆ จะคล้ายๆ กับไฟเย็นที่เด็กๆ ชอบซื้อมาจุดเล่น กันตามเทศกาลต่างๆ นั้นแหละ เพียงแต่คุณสมบัติของเจ้าพลุสัญญาณมือถือนี้หนักหนากว่าพลุที่เด็กๆ ซื้อมาเล่นตามงานวัดงานบันเทิงอยู่มาก โดยมีคุณสมบัติดังนี้

- ให้สัญญาณแสงสีแดงที่สว่างชัดเจน โดยมีความเข้มแสงไม่น้อยกว่า 15,000 แรงเทียน
- มีระยะเวลาการให้แสงสว่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 1 นาที
- สามารถคงสภาพการให้แสงสว่างได้แม้ตัวพลุจะจมน้ำไปนาน 10 วินาที ที่ระดับความลึก 100 มิลลิเมตร

- บรรจุภัณฑ์สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

พลุสัญญาณมือถือนี้จะใช้งานควบคู่ไปกับตาราง (Life-saving signal) ที่โดยปกติแล้วจะมีอยู่ในอุปกรณ์ช่วยชีวิต โดยที่ผู้ใช้จะต้องส่งสัญญาณเป็นรหัสผ่านทางท่าทางของการกวัดแกว่งพลุสัญญาณมือถือของท่านเองโดยอัตโนมัติ

พลุสัญญาณยิงขึ้นทางสูงพร้อมร่มพวยง (Rocket parachute Flares)

พลุสัญญาณชนิดที่สองนี้ก็ยังคงเป็นสัญญาณแสงสำหรับการค้นหาผู้รอดชีวิตกลางคืนอยู่ ท่านผู้อ่านคงจะสงสัยว่ามันจะมีคุณสมบัติที่แตกต่างกับพลุสัญญาณมือถืออย่างไรบ้างแล้วก็ตามดูคุณสมบัติของพลุสัญญาณตัวนี้กัน

- หลังจากยิงพลุสัญญาณขึ้นขึ้นทางสูงแล้ว อุปกรณ์ส่วนที่เป็นร่มของพลุสัญญาณจะกางตัวออกเพื่อให้พลุสัญญาณตกลงมาไม่เร็วกว่า 5 เมตร/วินาที
 - ให้สัญญาณแสงสีแดงที่สว่างชัดเจนโดยมีความเข้มแสงไม่น้อยกว่า 30,000 แรงเทียน
 - มีระยะเวลาการให้แสงสว่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 40 วินาที
 - บรรจุภัณฑ์สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว
- เจ้าพลุสัญญาณยิงขึ้นทางสูงพร้อมร่มพวยงนี้ ในเรือใหญ่ที่เดินทางในทะเลเปิดนั้นต้องจัดหาที่ไว้ที่สะพานเดินเรือ 12 อัน นอกเหนือไปจากที่ถูกบรรจุอยู่ในอุปกรณ์ช่วยชีวิต

พุนควันสัญญาณลอยน้ำ (Buoyant smoke signals)

มาถึงพลุควันสัญญาณชนิดที่สามซึ่งจะแตกต่างกับพลุควันสัญญาณสองแบบแรกตรงที่เมื่อถูกใช้งาน เจ้าตัวพุนควันนี้จะปล่อยสัญญาณควันออกมาเพื่อการระบุตำแหน่งในยามกลางวัน ไม่ได้แสดงสัญญาณแสงอย่างพลุสองแบบแรก ซึ่งพุนควันนี้มีคุณสมบัติดังนี้

- ให้สัญญาณควันที่มีแสงสว่างชัดเจน โดยสามารถให้สัญญาณต่อเนื่องได้ไม่น้อยกว่า 3 นาที
- มีคุณสมบัติลอยน้ำได้โดยไม่จมหายยามชะในทะเลขณะมีคลื่น
- ไม่ก่อให้เกิดประกายไฟใดๆ ทั้งสิ้นขณะปล่อยควันสัญญาณ



PYROTECHNIC พลุควันสัญญาณ



- สามารถคงสภาพการให้แสงสว่างได้แม้ตัวพลุจะจมน้ำไปนานถึง 10 วินาทีที่ระดับความลึก 100 มิลลิเมตร
- บรรจุถนัดที่สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

พุนสัญญาณแสงและควันลอยน้ำ (Manoverboard)

พลุสัญญาณชนิดที่สี่นี้จะพิเศษกว่าพลุสัญญาณทั้งสามแบบที่ได้กล่าวมา ตรงที่การออกแบบให้มีการรวมสัญญาณแสง และสัญญาณควันไว้ในอุปกรณ์ตัวเดียวกัน เรียกว่าเป็นแบบทูอินวันนั่นเอง ซึ่งเหตุการณ์คนพลัดตกน้ำกลางมหาสมุทรที่ทั้งใหญ่ และเต็มไปด้วยสภาพคลื่นลมแรง หากเกิดขึ้นจริงไม่ว่าจะตอนกลางวันหรือกลางคืน การระบุตำแหน่งคนตกน้ำด้วยสายตาของคนบนเรือ นั้นแทบจะเป็นไปไม่ได้เลย จึงต้องมีการออกแบบอุปกรณ์ที่พิเศษเพื่อจุดประสงค์ในการช่วยเหลือคนที่ตกน้ำไปจากเรือกลางมหาสมุทรนั่นเอง โดยมีคุณสมบัติดังนี้

- ให้สัญญาณสีขาวที่แสงสว่างไม่น้อยกว่า 2 แสงเทียน และมองเห็นได้จากทุกทิศทาง โดยไฟนี้สามารถแสดงเป็นไฟกระพริบก็ได้ โดยมีความถี่การกระพริบ 50-70 ครั้ง/นาที
- ไม่ก่อให้เกิดประกายไฟใดๆ ทั้งสิ้นขณะปล่อยควันสัญญาณ
- สามารถให้สัญญาณควันได้แม้ตัวพลุจะจมน้ำไปนานถึง 10 วินาที โดยจะต้องให้สัญญาณควันโดยอัตโนมัติเมื่อพุนถูกปล่อยลงน้ำ
- มีคุณสมบัติลอยน้ำได้โดยไม่จมหายตามขะในทะเลขณะมีคลื่น
- บรรจุถนัดที่สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

พลุสัญญาณเหล่านี้ถูกออกแบบเพื่อการใช้งานด้านการขอความช่วยเหลือโดยเฉพาะ โดยส่วนใหญ่จะมีอายุการใช้งานประมาณ 3 ปี นับจากวันที่ผลิต และที่สำคัญจะนึกเอาไปจุดเล่นกลางทะเลเปิดไม่ได้ ยกเว้นจะทำการแจ้งเรือรอบข้างว่าเป็นขั้นตอนการฝึกซ้อมใช้งานเสียก่อน มิฉะนั้นจะเกิดเหตุการณ์ที่ทีมช่วยเหลือจากเรือรอบข้างของท่านแห่กันเข้ามาที่เรือของท่านเป็นแน่นอน

Special report

ทิศทางไทยในระเบียบโลกใหม่

(ตอนจบ) การกำหนดจุดยืนและแนวทางที่เหมาะสมในการก้าวต่อไป

ท่ามกลางการแข่งขันระหว่างสองมหาอำนาจ คือจีนกับอเมริกา เพื่อให้ฝ่ายตนมีอิทธิพลเหนือประชาคมโลก มีบทบาทในการจัดระเบียบต่างๆ โดยเฉพาะด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ เพื่อให้ฝ่ายตนได้เปรียบและกอบโกยผลประโยชน์จากชาติอื่นได้อย่างเต็มที่ โดยมีกติกาสากลรองรับไทยนั้นจะเป็นเพียงประเทศเล็กๆ มีประชากรเพียงร้อยละ 1 เศษๆ ของจำนวนประชากรโลกในปัจจุบัน แต่เมื่อคำนึงถึงความเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมอาเซียน ซึ่งมีศักยภาพค่อนข้างสูงทางด้านเศรษฐกิจ ทรัพยากรมนุษย์ และทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในตำแหน่งที่มีความสำคัญสูงในด้านยุทธศาสตร์โลก จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดจุดยืนและแนวทางที่จะพัฒนาตนเองต่อไปในอนาคตให้เหมาะสมเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดและมีโอกาสสูญเสียต่ำสุด จากความผันผวนต่างๆ ที่กำลังเกิดขึ้น และจะดำเนินต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้ชาติเรามีความมั่นคงในด้านต่างๆ อย่างยั่งยืน

การที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น จำเป็นต้องมีการศึกษา วิเคราะห์ และสังเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหลายอย่างละเอียดถี่ถ้วนด้วยความรอบคอบและมองอย่างรอบด้าน ซึ่งมีผู้ติดตามค้นคว้าในเรื่องเช่นนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่องท่านหนึ่งคือ

ดร.ปิติ ศรีแสงนาม ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ศูนย์อาเซียนศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ให้คำแนะนำไว้มากมาย พอสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. ไทยต้องศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์โลกและภูมิภาคอย่างลึกซึ้ง เพื่อหาข้อสรุปในเบื้องต้นให้ชัดเจน เกี่ยวกับผลกระทบทั้งด้านบวกและลบที่อาจเกิดกับประเทศไทย โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ สังคมและความมั่นคง

2. วิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนของไทยเองอย่างรอบคอบรอบด้าน เพื่อกำหนดแผนการพัฒนาประเทศให้สอดคล้องกับพื้นฐานความเป็นจริงที่เรามีอยู่ หาทางเลือกที่สามารถใช้จุดแข็งของไทยให้ได้อย่างเต็มที่ พร้อมกับหาทางหนีทีไล่ให้เสี่ยงผลประโยชน์ด้านลบเท่าที่อาจเป็นไปได้

3. วาดอนาคตที่เราต้องการ โดยอาศัยการประมาณสถานการณ์ต่างๆ อย่างมีเหตุผล แม้จะเป็นการยากที่จะทำนายล่วงหน้าว่าจะเกิดอะไรที่มีผลต่อความเป็นไปในชีวิตเรา แต่ถ้าเรารู้จักตัวเองดีพอแล้ว การตั้งเป้าหมายที่นำพอใจที่สุดสำหรับส่วนรวม ก็เป็นเรื่องที่ไม่เหลือวิสัย และสามารถประสบความสำเร็จได้ในวันหนึ่ง ดร.ปิติ ศรีแสงนาม ได้กล่าวไว้ในหนังสือ *Amidst the New World Order* : ไทยในระเบียบโลกใหม่ ที่ท่านเขียนตอนหนึ่งว่า “วิธีที่ดีที่สุดในการทำนายอนาคต

คือการสร้างมันขึ้นมาด้วยตนเอง”

4. ตรวจสอบย้อนกลับมาจากเป้าหมายปลายทางที่เราตั้งไว้เพื่อหาเส้นทางเดินไปสู่จุดนั้นที่สะดวกและปลอดภัย เท่าที่อาจเป็นไปได้มองเห็นอุปสรรคและความท้าทายที่สำคัญล่วงหน้า รวมทั้งหาวิธีที่จะหลบเลี่ยงหรือก้าวข้ามสิ่งเหล่านั้นไว้ตั้งแต่บัดนี้ เรียกหลักการเกิดเช่นนี้ว่า “Backcast”

5. ดร.ปิติ ศรีแสงนาม ย้ำว่า “ประเทศไทยในระเบียบโลกใหม่เราต้องมียุทธศาสตร์ และมีอำนาจต่อรอง”

จากที่ได้นำเสนอเรื่องนี้มารวม 7 ตอน คงพอช่วยให้เห็นภาพความเป็นไปในโลกยุคปัจจุบันและอนาคต ซึ่งมีความผันผวนไม่แน่นอน ซับซ้อน และคลุมเครือ สูงกว่าที่ผ่านมา ทำให้เกิดสถานการณ์ที่เปราะบาง (Brittle) นำหวังกังวล (Anxious) ไม่เป็นไปตามหลักคณิตศาสตร์พื้นฐาน (Nonlinear) และดูไม่ สู้สม เหตุสมผลเท่าใดนัก (Incomprehensible) การมีความรู้ทางเทคโนโลยีที่ทันสมัย การติดตามความเป็นไปต่างๆ อย่างใกล้ชิดตลอดเวลา การศึกษาวิเคราะห์ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องอย่างมีวิจารณญาณที่ดีพอ ย่อมช่วยให้ประเทศชาติเรายืนหยัดอยู่ได้อย่างมีเกียรติศักดิ์ศรีในประชาคมโลก และมีความมั่นคงด้านต่างๆ อย่างยั่งยืนตลอดไป

หลักสูตรลูกเรือเข้ายาม ฝ่ายเดินเรือ - ฝ่ายช่างกล



หลักสูตร "ลูกเรือเข้ายาม - ฝ่ายเดินเรือ และ ฝ่ายช่างกล"

• 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

หลักสูตรนายประจำเรือ ฝ้ายเดินเรือ



หลักสูตรนายประจำเรือฝ้ายเดินเรือ

• เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

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



• เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีโควตาแยกเว้นการสอบข้อเขียน

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

สนใจสมัครลงทะเบียนได้ที่



Moving Rapidly Together

We will ...
succeed !



มารีนไทย กรุ๊ป
MARINETHAI 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