



The LEEN 56

*appearance,
outstanding
seaworthiness*



*This trimaran
exudes balance
and serenity.*

Navigations

การเดินเรือในร่องน้ำ เป็นการบังคับเรือให้แล่นอยู่ในบริเวณน้ำที่ลึกที่สุดของทางน้ำนั้น

Boat report

YANMAR ตัวเลือกที่ดีที่สุดสำหรับเรือของ STATUM

Knowledge

การดูคลื่นลม ก่อนออกทะเล



**STANDARD HORIZON
GX-1400
VHF Marine Band**



หลักสูตร นายประจำเรือ ฝ่ายประจำเรือ

หลักสูตร ลูกเรือเข้ายาม ฝ่ายเดินเรือ

หลักสูตร พื้นฐานความปลอดภัยของคนประจำเรือ



Find us on:
facebook. [aboatmagazine](https://www.facebook.com/aboatmagazine)



Your Safety Partner on board

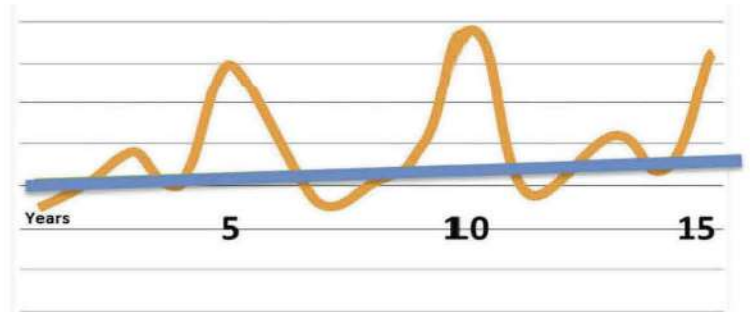
LIFERAFT RENTAL

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



หลักสูตรนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ



- หลักสูตร **2 ปี** เรียนทฤษฎี 1 ปี
ฝึกภาคทะเลในเรืออย่างน้อย 1 ปี

คุณสมบัติผู้สมัคร

- เพศชาย อายุ 18-30 ปี สัญชาติไทย
- สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) ทุกแผนการเรียน ปวช. ปวส. ปริญญาตรี ไม่จำกัดสาขา
- มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์ไม่เกี่ยวข้องกับยาเสพติด
- ตาไม่บอดสี สายตาสั้น/ยาวไม่เกิน 200
- ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
- รอยสักอนุโลมให้ในร่มผ้า/ไม่มีประวัติอาชญากรรม



ลักษณะอาชีพ - การทำงาน

- ควบคุม ดูแล บำรุงรักษาและนำพาเรือขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัย ทั้งชีวิตทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

- สอบข้อเขียนความรู้ทั่วไป
- สอบข้อเขียนภาษาอังกฤษ คณิตศาสตร์ วิทยาศาสตร์
- สอบทัศนคติ ตรวจหู ตรวจตา
- สอบร่างกาย ดึงข้อ วิ่ง ดันพื้น ลูกนั่ง ว่ายน้ำ
- สอบสัมภาษณ์

สนใจหรือสอบถามติดต่อ

- ☎ 065-593-5091 (คุณกุล)
- ☎ 081-375-0100 (คุณอ้อฟ)
- ☎ 085-806-2691 (คุณทราย)
- ☎ 095-823-5392 (คุณเนม)



ค่าธรรมเนียมตลอดหลักสูตร

175,000 บาท

ค่าสมัครและจองสิทธิ์การเรียน
1,000 บาท

ชำระวันมอบตัว 30,000 บาท
ที่เหลือชำระงวดละ 14,400 บาท
จำนวน 10 งวด



EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมิกค์ดี พลเรือตรี สุทินก์ มนธาตุพลัน, คุณเฉลิมขวัญ สักกาวาศิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณครราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครมีเดช วาณิชชัย

สวัสดิ์ศรีรับ ผู้อ่านที่รักทุกท่าน

ผ่านไปสำหรับไตรมาสแรกของปี 2567 หลายหน่วยงานปรับจีดีพีของไทยในปีนี้นี้นิ่งมาต่ำกว่า 3% สะท้อนปัญหาของเศรษฐกิจไทยที่โตต่ำกว่าศักยภาพที่ควรเป็น โดยการเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่ในระดับต่ำต่อนี้เองนั้นก็สะท้อนว่าเศรษฐกิจไทยมีปัญหาเชิงโครงสร้างทำให้ศักยภาพเศรษฐกิจโตต่ำ สัญญาณความยากลำบากสื่อให้เห็น เศรษฐกิจไทยปี 67 ยังไม่สดใสแน่นอน

ABOAT ฉบับนี้ยังคงนำเสนอเนื้อหาที่น่าสนใจของคนเรือมานำเสนอครบรอบรอรสเช่นเคย โดยเฉพาะเมื่อเกิดมรสุม คนเรือหรือคนที่อยู่กับทะเลควรมีทักษะการตัดสินใจก่อนนำเรือออกทะเล และการเดินเรือในร่องน้ำอย่างไรให้ถูกต้องและปลอดภัย หวังว่าคงถูกใจผู้อ่านทุกท่าน ขอขอบคุณทุกท่านที่ติดตามกันเสมอมา พบกันฉบับหน้า สวัสดิ์ศรีรับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีเทนเน็กซ์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสำโรงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : info@aboatmagazine.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : aboatmagazine IG : aboatmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี บรรณาธิการบริหาร ณรงค์เดช วิจิตร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันชีวิต ฝ่ายภาพ **ABOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่วงชล 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 ต.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.marine-thai.net | Line@: @marinethai





เปิดการประชุมคณะทำงาน ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเล

วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2567 พล.ร.อ.อะดุง พันธุ์เอี่ยม ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานกิตติมศักดิ์ในพิธีเปิดการประชุมคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเล ในกรอบการประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมของอาเซียน และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ประเทศคู่เจรจา ครั้งที่ 20 (20th ASEAN Defence Ministers' Meeting หรือ ADMM – Plus Expert Working Group on Maritime Security Meeting) ณ โรงแรมพูลแมน จี สยาม กรุงเทพฯ โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุม 56 นาย จากประเทศสมาชิก 18 ประเทศ และประเทศสังเกตการณ์ 1 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศในอาเซียน 10 ประเทศ ประเทศคู่เจรจา 8 ประเทศ (สหรัฐอเมริกา, ออสเตรเลีย, รัสเซีย, สาธารณรัฐเกาหลี, สาธารณรัฐประชาชนจีน, ญี่ปุ่น, นิวซีแลนด์, อินเดีย) และประเทศสังเกตการณ์ 1 ประเทศ (ติมอร์-เลสเต)

การประชุมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและการเสริมสร้างขีดความสามารถในภูมิภาคในการรับมือกับความท้าทายด้านความมั่นคงทางทะเล โดยยึดหลักความเป็นแกนกลางของอาเซียน เป็นหัวใจสำคัญ สำหรับหัวข้อการประชุมที่สำคัญประกอบด้วย การนำเสนอสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค การแลกเปลี่ยนมุมมองของผู้แทนจากแต่ละประเทศสมาชิกด้านเศรษฐกิจสีน้ำเงิน และการส่งต่อหน้าที่ประธานร่วมคณะทำงานด้านความมั่นคงทางทะเลจาก ไทย - สหรัฐฯ ไปสู่ฟิลิปปินส์ - ญี่ปุ่น



เรือบรรทุกสินค้าชนถล่มในสหรัฐฯ

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2567 เกิดอุบัติเหตุเรือบรรทุกสินค้าชนเข้ากับสะพานข้ามแม่น้ำ Francis Scott Key ในเมืองบัลติมอร์ รัฐแมริแลนด์ สหรัฐอเมริกา จนสะพานพังถล่มลงมาพร้อมกับรถยนต์และผู้คนที่อยู่บนสะพาน

รายงานระบุว่า มีผู้ที่ตกลงไปในแม่น้ำ 8 คนด้วยกัน โดยมี 2 คนที่ได้รับการช่วยเหลือแล้ว แต่อีก 6 คนซึ่งเป็นกลุ่มคนงานที่กำลังซ่อมผิวถนนบนสะพานยังคงสูญหาย ขณะที่เจ้าหน้าที่เผยว่าโอกาสที่จะรอดชีวิตนั้นมีน้อยมาก เพราะพวกเขาหายไปก่อนขังนานท่ามกลางอุณหภูมิที่เย็นจัด



เจ้าท่า ร่วมมือ ญี่ปุ่น พลักดันเทคโนโลยีเรือสีเขียว (Green Eco-Friendly Ship Technology Seminar) ในระดับอาเซียน

วันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2567 นายสุวิทย์ ธีระกุลพิศุทธิ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านปลอดภัย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนฝ่ายไทย ในการประชุมระหว่างกรมเจ้าท่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism : MLIT) ณ ห้องประชุมวิสูตรสารคดี ชั้น 4 อาคาร 162 ปี กรมเจ้าท่า และเป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนาเทคโนโลยีเรือสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Eco-Friendly Ship Technology Seminar) ณ โรงแรม Crowne Plaza Lumpini park กรุงเทพฯ

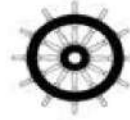
การประชุมและสัมมนาดังกล่าว เป็นการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์เรือสีเขียวอาเซียน ค.ศ. 2019 (พ.ศ. 2562) (ASEAN Green Ship Strategy) ภายใต้กรอบความร่วมมือหุ้นส่วนด้านการขนส่งอาเซียน - ญี่ปุ่น (ASEAN - Japan Transport Partnership) เพื่อส่งเสริมการใช้เรือสีเขียวในภูมิภาคอาเซียน ผ่านการแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเป็นการรวมตัวของผู้เชี่ยวชาญ ผู้นำอุตสาหกรรม และผู้จัดทำนโยบายจากประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อสำรวจความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีด้านการเดินเรือสีเขียว ส่งเสริมการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการขนส่งทางน้ำ และส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและอุตสาหกรรมในภูมิภาคอาเซียน

การประชุมและสัมมนาประกอบไปด้วย เทคโนโลยี เชื้อเพลิง LNG, hydrogen และ Bio Diesel เรือที่ขับเคลื่อนโดยพลังงานไฟฟ้า เพลลาไบจันท์และไบจันท์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สีลดการเสียดทานและสีกันเปรียง เรือที่ขับเคลื่อนด้วยเชื้อเพลิง LNG หรือ แบตเตอรี่ รวมไปถึงเป็นพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านเทคโนโลยีเรือสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างฝ่ายไทยและญี่ปุ่น โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมและสัมมนาจากหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของฝ่ายญี่ปุ่น ทั้งหน่วยงานราชการและภาคเอกชน

ทั้งนี้ การประชุมและสัมมนา ดังกล่าว เป็นการสร้างความตระหนักรู้ และศักยภาพด้านเทคโนโลยีเรือสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของไทย และเป็นโอกาสในการสร้างความร่วมมือในเรื่องดังกล่าวกับญี่ปุ่นต่อไปในอนาคต



FIREMAN OUTFIT



Fire-Fighter's Suit



Handheld explosion-Proof Light



- SOLAS Approved
- IEC 60079-7
- Explosion-Proof EX III T4

Short Fireman Axe



- 340 mm

SCBA



- SOLAS/MED Approved
- RHZK 6/30
- 6 L
- 300 bar

Fire Proof Safeline



- SOLAS 1974
- Tension 3.5 KN for 5 mins
- 4 mm Aerospace Wire rope
- Length ≥ 30 M



- SOLAS 1974
- Reflected Isulated Fabric

Fire Helmet



- EN 443

Fireman Belt



Fireman Gloves



- EN 659

Fireman Boots



- EN ISO 20344/20345

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

f : @marineservitec
t : @marineservitec



Boatreport 1



YANMAR

ตัวเลือกที่ดีที่สุด สำหรับเรือของ STATUM

STATUM ต้องทำงานอย่างต่อเนื่องกว่า 5,000 ชั่วโมง ต่อปี เรือของ STATUM เป็นเรือที่ใช้ผลักดันเรือลำเลียงสองลำ สำหรับการขนส่งวัตถุดิบประมาณ 4,000 ถึง 6,000 ตัน เพื่อการผลิตอาหารวัว เรือผลักดันและเรือลำเลียง มีความยาวรวมกันเท่ากับ 176 เมตร ปัจจุบันเครื่องยนต์ ถูกใช้งานไปแล้วเกือบ 2,000 ชั่วโมง และ GJALT VAN DER MEER ผู้ซึ่งเป็นกัปตันและนายท้ายเรือชาว FRISIAN ก็พึงพอใจเป็นอย่างยิ่งกับเครื่องยนต์ที่เขาใช้อยู่



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



“ผมชอบเครื่องยนต์ที่ผมใช้อยู่ มันเป็นเครื่องยนต์ที่ดีมาก ทุกอย่างทำงานได้อย่างสมบูรณ์แบบ ซึ่งสำคัญที่สุดสำหรับงานของพวกเราที่ต้องทำงานกันทั้งวันทั้งคืน เพราะลูกค้าของเราต้องการได้รับสินค้าตรงเวลา นั่นหมายความว่า เครื่องยนต์ที่เราใช้งานจะต้องเป็นเครื่องยนต์ที่ทนทานและวางใจได้” แม้ว่าก่อนหน้านี้ Van der Meer ได้เคยใช้เครื่องยนต์ยี่ห้ออื่นรุ่นอื่นก็ตาม แต่มาคราวนี้เขาและหุ้นส่วนทางธุรกิจของเขาตัดสินใจเลือกใช้เครื่องยนต์ Yanmar

“เมื่อเทียบกันแล้ว Yanmar ไม่ค่อยเป็นที่รู้จักกันมากนัก สำหรับการใช้งานในแม่น้ำ แต่ในทางกลับกัน Yanmar มีชื่อเสียงที่ดีเยี่ยมมานานหลายปีสำหรับการใช้งานในทะเลและสันหนนาการ Yanmar ผลิตเครื่องยนต์ความเร็วปานกลางเพื่อการใช้งานในทะเล โดยให้กำลังสูงสุด 4,500 แรงม้า และเครื่องยนต์ที่เราใช้งานก็ถูกผลิตขึ้นตามมาตรฐานคุณภาพเดียวกัน Yanmar ออกแบบเครื่องยนต์เหล่านี้โดยเฉพาะเจาะจง และก็ไม่ใช่เครื่องยนต์ของรถบรรทุกหรือรถแทรกเตอร์ที่ถูกปรับแต่งแล้วนำมาใช้งานทางน้ำ เราจึงไม่มีข้อสงสัยใดๆในด้านความวางใจได้ของเครื่องยนต์ เป็นที่รู้กันเป็นอย่างดีว่าบริษัทญี่ปุ่นผลิตเฉพาะสินค้าที่มีคุณภาพสูงในงานแสดงเรืองานหนึ่ง เราได้พบกับ Hero Bouwman จาก Yanmar

และได้พูดคุยกันเป็นเวลานาน จากนั้น Bouwman ก็ได้เสนอราคาเครื่องยนต์มาให้เรา ซึ่งนั่นก็นำเราไปสู่ก้าวต่อไป”

การบริการ

แน่นอนว่าคุณภาพของการให้บริการก็เป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการเลือกใช้เครื่องยนต์ “เมื่อเราพูดถึงงานบริการ เรอบอกได้อย่างเดียวว่าพวกเขาทำงานกันหนักมาก” Van der Meer กล่าว “ฝ่ายบริการทำงานกัน 24 ชั่วโมง/วัน 7 วัน/สัปดาห์ และพวกเขาทำให้เรามั่นใจได้ว่า หากมีชิ้นส่วนใดชำรุดเสียหาย อะไหล่จะต้องมีพร้อมในเมือง Almere มีการรับประกันเครื่องยนต์ 1 ปี จะดีมากถ้ารับประกันนานกว่านี้ แต่โดยทั่วไปแล้ว เครื่องยนต์เหล่านี้จะไม่ชำรุดในระยะรับประกันเครื่องยนต์จะถูกใช้งานมากกว่า 50,000 ชั่วโมงภายในเวลา 10 ปี และอีก 25,000 ถึง 30,000 ชั่วโมงต่อจากนั้น ปกติแล้ว หลังจากเครื่องยนต์ถูกใช้งานมาแล้วประมาณ 15 ปี ก็ถึงเวลาที่ต้องเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่” สำหรับ Van der Meer แล้ว กำลังของเครื่องยนต์ใหม่นี้มีมากกว่าเพียงพอ “ในความเป็นจริง เครื่องยนต์ใหม่ของเราดีกว่าเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องยนต์สัญชาติอเมริกัน 12 ลูก (V12) ที่เราเคยใช้ ข้อได้เปรียบหลักก็คือเครื่องยนต์ Yanmar ยังคงใช้ระบบหัว

ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงแบบเชิงกล เป็นเครื่องยนต์ที่เรียบง่าย และ
คุณสามารถเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่ต่างๆ ได้ด้วยตัวคุณเองหาก
ต้องการ อีกทั้งจำนวนลูกสูบก็ลดลงเหลือเพียงครึ่งเดียว”

การลื่นเปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิง

เครื่องยนต์ที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน CCR-2 จะมี
มาตรวัดน้ำมันเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่บนท่อน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งท่อเข้า
และท่อออก ซึ่งทำให้รับรู้ได้ถึงอัตราการลื่นเปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิง
จากสะพานเดินเรือ “พวกเราทำงานกันอย่างระมัดระวังและ
ประหยัดที่สุดเท่าที่จะทำได้ เราปรับความเร็วตามอัตราการลื่น
เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงและเวลาถึงจุดหมายปลายทาง
เครื่องยนต์ใหม่ดูเหมือนจะประหยัดน้ำมันกว่าเครื่องยนต์เดิม แต่
นั่นก็ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง บางครั้งคุณมุ่งหน้าด้านลมหรือ
ทวนน้ำ อัตราการลื่นเปลี่ยนเชื้อเพลิงก็จะสูง แต่ในทางกลับกัน
ถ้าคุณมุ่งหน้าตามลมหรือตามน้ำ ทั้งกระแสลมและกระแสน้ำก็
จะช่วยคุณ” ตอนที่พวกเขากำลังพิจารณาเปลี่ยนเครื่องยนต์
มีการคิดถึงการจัดตั้งระบบไฮบริด หรือระบบที่ใช้ทั้งเชื้อเพลิงและ
ไฟฟ้าร่วมกัน “มันเป็นตัวเลือกที่แพงมาก ค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง
ระบบดังกล่าวแตกต่างจากการใช้เครื่องยนต์มากเกินไป”
says Van der Meer กล่าว ภายในห้องเครื่อง น้ำมันเชื้อเพลิง
จะไหลผ่านตัวกรองแบบแรงเหวี่ยง (centrifugal filter)
ของ Alfa Laval “แม้แต่สิ่งปนเปื้อนที่มีขนาดเล็กที่สุด
ก็จะถูกกำจัดออกไปจากน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตัวกรอง
แบบแรงเหวี่ยงนี้ เราเพียงต้องเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง
ทุกๆ 2 ปีเท่านั้น และเราก็ไม่เคยประสบปัญหาเรื่องหัวฉีด
อุดตันเลย”

การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่

การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ใช้เวลาทั้งสิ้น 5 สัปดาห์
เครื่องยนต์เดิมยังคงใช้งานได้และได้ถูกขายต่อไปให้ผู้ซื้อ
ในแอฟริกา Van der Meer อธิบาย “การติดตั้งเป็นไปอย่าง
ราบรื่น บริเวณเหนือเครื่องยนต์มีเพลาๆหนึ่งซึ่งเป็นบริเวณที่
เราใช้ยกเครื่องยนต์เดิมออกและหย่อนเครื่องยนต์ใหม่ลงไป
ซื้อต่อเพลาถูกเปลี่ยนพร้อมกัน ทั้งหมดนี้ถูกจัดหามาจาก
บริษัทในเครือของ Yanmar นั่นคือ Kanzaki โดยมีอัตราทด
6.57 ทำให้เพลาใบจักรหมุนที่ 280 รอบ/นาที ซึ่งเป็นรอบ
ที่เหมาะสมสำหรับเรือผลัดกัน” ใบจักรก็ถูกเปลี่ยนใหม่
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อน

เครื่องยนต์ 6AYM-WET เป็นแบบหัวฉีดตรง อย่างไรก็ตามก็
เครื่องยนต์รุ่นนี้ยังมีแบบที่เป็นรางร่วม (common rail)
พร้อมระบบควบคุมการฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงแบบอิเล็กทรอนิกส์
(6AYEM-GT & ET) ให้เลือกอีกด้วย



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 environmen-
tally friendly technology, this trend
is set to continue.

In the maritime sector, the emis-
sions 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

การเดินทางเรือในร่องน้ำ



มนุษย์เราใช้เรือเป็นพาหนะกันมานาน กฎระเบียบเกี่ยวกับการเดินเรือจึงมีความสำคัญต่อการเดินทางด้วยเรือคู่กันมาเพื่อความปลอดภัยของเรือ ของคนเรือ และสินค้าให้ไปถึงจุดหมายปลายทางตามเวลาที่กำหนด คำว่าร่องน้ำจะหมายถึง ร่องน้ำทางเรือเดิน

การเดินทางเรือในร่องน้ำ คือ การบังคับเรือให้แล่นอยู่ในบริเวณน้ำที่ลึกที่สุดทางทางน้ำนั้น เพื่อให้เรือปลอดภัยจากการเดินเรือเข้าไปติดตื้นติดสันดอน ซึ่งโดยปกติบริเวณปากแม่น้ำมักจะมีสันดอนเลนโคลนต่างๆ ทับถมกันอยู่มากทำให้บริเวณรอบๆ ร่องน้ำนั้นตื้นเขิน เรือขนาดใหญ่จะเข้าจะออกก็ต้องเดินเรือไปในร่องน้ำที่มีส่วนลึกเหมาะสมกับอัตราการกินน้ำลึกของเรือ

เมื่อต้องการที่จะให้เรือขนาดที่ต้องการเข้าไปเทียบท่าได้ จึงจะต้องทำ “ร่องน้ำ” เอาไว้ให้เรือเดิน เพื่อให้เป็นส่วนที่ลึกที่เหมาะสมสำหรับการกินน้ำลึกของเรือผ่านเข้าออกได้ เมืองท่าทุกเมืองจะต้องมีร่องน้ำทางเรือเดินสำหรับให้เรือต่างๆ แล่นเข้าไปได้ และที่สำคัญจะต้องทำเครื่องหมายช่วยการเดินเรือในร่องน้ำ เช่น จะต้องทำท่อน หลัคน้ำ ที่เป็นมาตรฐาน เพื่อช่วยให้การเดินเรือสามารถบังคับเรือให้อยู่ในร่องน้ำอย่างตรงตำแหน่งตลอดเวลาไม่เซซ้ายเซขวาเข้าหาที่ตื้น

ส่วน **การนำร่อง** คือ การนำเรือใหญ่ที่มีอัตราการกินน้ำลึกมากซึ่งทำให้เรือบังคับการเดินเรือยาก การเข้าหรือออกจากท่าเรือตามร่องน้ำในระยะซึ่งอาจมีพื้นที่ซึ่งยากแก่การเดินเรือ จึงต้องใช้การนำเรือเข้าออกร่องน้ำด้วยคนนำเรือที่มีความชำนาญของพื้นที่เป็นผู้นำร่อง หรือเจ้าพนักงานนำร่อง หรือเรียกสั้นๆ

ว่า นำร่อง และถ้าเป็นการนำร่องด้วยเรือเล็กก็เรียกเรือเล็กที่ใช้ในการนำร่องว่า เรือนำร่อง

การเดินทางเรือเรือซึ่งขณะเดินไปตามแนวร่องน้ำหรือร่องน้ำทางเรือเดิน ต้องเดินให้ใกล้ขอบนอกร่องน้ำหรือร่องน้ำทางเรือเดินซึ่งอยู่ทางกราบขวาเท่าที่จะปลอดภัยและสามารถปฏิบัติได้ สำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง 20 เมตรหรือเรือใบ รวมทั้งเรือประมง ต้องไม่เดินเรือกีดขวางทางเดินของเรือซึ่งสามารถเดินได้โดยปลอดภัยเฉพาะในร่องน้ำหรือร่องน้ำทางเรือเดินเท่านั้น

หากว่าเราต้องนำเรือแล่นตัดร่องน้ำซึ่งโดยปกติจะห้ามเรือไม่ให้แล่นตัดข้ามร่องน้ำทางเรือเดิน ถ้าการแล่นตัดข้ามร่องน้ำของเรานั้นจะไปกีดขวางทางเดินของเรืออื่นๆ ซึ่งสามารถเดินได้โดยปลอดภัยเฉพาะภายในร่องน้ำทางเรือเดินเท่านั้น และเรือที่ถูกกีดขวางทางเรือเดิน เมื่อสงสัยเจตนาของเรือที่จะแล่นตัดข้ามร่องน้ำ อาจแสดงสัญญาณเสียงสอภามความตั้งใจตามที่กำหนดไว้

ในร่องน้ำเรือบางลำเดินเรือได้ช้า ถ้าเรือเรามีความเร็วมากกว่า การแซงขึ้นหน้าเรือลำอื่นให้กระทำได้ต่อเมื่อเรือลำที่ถูกแซงแสดงการยินยอมให้แซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัยแล้วเท่านั้น เรือลำที่จะแซงขึ้นหน้าต้องแสดงเจตนาความตั้งใจ ด้วยสัญญาณเสียงตามที่กำหนดไว้ และต้องดำเนินการให้แซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย แต่ถ้าเมื่อสงสัยอาจแสดงสัญญาณเสียงตามที่กำหนดไว้ตามไปได้

ในลำนน้ำที่เป็นแม่น้ำส่วนใหญ่จะมีลักษณะของร่องน้ำโค้งไปโค้งมา เรือขณะที่กำลังเดินเข้าใกล้ทางโค้ง หรือบริเวณร่องน้ำทางเรือเดิน

ซึ่งไม่อาจมองเห็นเรือลำอื่น เพราะมีสิ่งกีดขวางบังสายตาระหว่างเรือต้องใช้ความฉับพลันและระมัดระวังการเดินทางเรือเป็นพิเศษ และต้องแสดงสัญญาณเสียงตามควรแก่กรณีดังที่กำหนดไว้ เพื่อให้เรือที่มองไม่เห็นนั้นทราบว่าเรือของเรา กำลังเดินอยู่ในทางโค้ง ในบริเวณร่องน้ำทางเรือเดินนั้นเป็นพื้นที่ที่อันตรายต่อการเดินเรือ ถ้าสถานการณ์อำนวยเรือต่างๆ ต้องหลีกเลี่ยงการจอดทอดสมอในร่องน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงต่อการเดินเรือ

เรือต่างๆ ที่เดินในแผนแบ่งแนวจราจรนั้นจะต้องเดินในช่องทางจราจรไปตามทิศทางของเส้นทางจราจร ที่กำหนดให้ใช้ในช่องทางนั้น โดยเดินเรือให้ห่างจากเส้นหรือเขตแบ่งแนวจราจรเท่าที่กำหนดได้ นอกจากนี้ ตามปกติการเข้าหรือออกช่องทางจราจร ให้กระทำที่จุดต้นทางหรือปลายทางของช่องทางจราจรนั้น แต่เมื่อจะเข้าหรือออกทางด้านข้างของช่องทางจราจร ก็จะต้องให้ทิศทางของเรือ นั้นทำมุมกับทิศทางของเส้นทางจราจรที่กำหนดให้ใช้เป็นมุมเล็กเท่าที่จะทำได้

เรือต้องหลีกเลี่ยงการเดินทางตัดข้ามช่องทางจราจร แต่ถ้าจำเป็น ก็ให้เดินตัดข้ามในทางที่ใกล้จะเป็นมุมฉากกับทิศทางของเส้นทางจราจรที่กำหนดให้ใช้เท่าที่จะทำได้ และตามปกติเขตจราจรชายฝั่งทะเลต้องไม่ใช่เป็นเขตจราจรผ่าน หากสามารถใช้ช่องทางจราจรที่อยู่ใกล้กันนั้นได้อย่างปลอดภัยแล้ว แต่สำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง 20 เมตร และเรือใบอาจเดินในเขตจราจรชายฝั่งทะเลได้ทุกกรณี

โดยปกติ นอกจากเรือที่กำลังเดินตัดข้ามหรือขณะเข้าหรือออกช่องทางจราจร ห้ามเรืออื่น

ซึ่งเดินเข้าไปในเขตแบ่งแนวหรือเดินตัดข้ามเส้นแบ่งแนว เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉินเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายเฉพาะหน้าหรือเรือประมงขณะทำการประมงภายในเขตแบ่งแนว

เรือขณะเดินอยู่ในบริเวณใกล้จุดต้นทางหรือปลายทางของแผนแนวจราจร ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ และเรือต้องหลีกเลี่ยงการจอดทอดสมอในบริเวณแผนแบ่งแนวจราจรหรือใกล้กับจุดต้นทางปลายทางเท่าที่จะทำได้

สำหรับเรือที่ไม่ได้เดินในแผนแบ่งแนวจราจร ต้องหลีกเลี่ยงการเข้าใกล้ขอบเขตแผนแบ่งแนวจราจรให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และเรือขณะทำการประมงต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรืออื่นที่เดินอยู่ในช่องทางจราจร

นอกจากนั้นเรือที่มีความยาวไม่ถึง 20 เมตรหรือเรือใบต้องไม่กีดขวางทางเดินอันปลอดภัยของเรือกลที่เดินอยู่ในช่องทางจราจร

เรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัว เมื่อปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือในแผนแบ่งแนวจราจร ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อนี้เท่าที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน และเรือที่ไม่สามารถบังคับการเดินเรือได้คล่องตัวเมื่อปฏิบัติงานวางให้บริการ หรือเก็บสายไต้ น้ำ ภายในแผนแบ่งแนวจราจร ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องปฏิบัติตามข้อนี้เท่าที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน

ในร่องน้ำทางเรือเดินนั้นจะมีความกว้างไม่มากนัก จึงต้องมีการกำหนดกฎระเบียบเอาไว้ปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ชาวเรือทุกคนเขาจะถ้อยทีถ้อยอาศัยกันในการเดินเรือในร่องน้ำหรือการเดินเรือในแผนแบ่งแนวจราจร

Knowledge

เมื่อเกิดมรสุม คนเรือหรือคนที่อยู่กับทะเลตลอดจะคุ้นเคยว่าเป็นลักษณะไหน เรามาทำความเข้าใจกับมรสุมที่เกิดขึ้นในทะเลกันสักหน่อย มรสุมจะเกิดขึ้นเมื่อมีความแตกต่างของอุณหภูมิระหว่างทวีปและมหาสมุทร โดยความแตกต่างของความกดอากาศทำให้เกิดแรงผลักให้อากาศเคลื่อนที่จากบริเวณความกดอากาศสูงไปยังบริเวณความกดอากาศต่ำ จึงทำให้เกิดลม ลมจะพัดจากบริเวณความกดอากาศสูง (อุณหภูมิต่ำ) ไปยังบริเวณที่มีความกดอากาศต่ำ (อุณหภูมิสูง) ซึ่งอัตราเร็วลมจะขึ้นอยู่กับความแตกต่างของความกดอากาศ ซึ่งขึ้นอยู่กับความแตกต่างของอุณหภูมิ อีกทอดหนึ่ง ยิ่งอุณหภูมิมีความแตกต่างกันมากเพียงใดลมจะแรงมากขึ้น

ลมมรสุมของเอเชียอาคเนย์นั้นจะรุนแรงแตกต่างจากที่อื่น ระลอกอากาศหนาวทำให้เกิดพายุฟ้าคะนอง และมีฝนตกหนัก คลื่นสูงรุนแรง เพราะอาจเกิดการก่อตัวของพายุหมุนเขตร้อนในทะเลจีนใต้และอ่าวไทย การสังเกตคลื่นลม

ดูคลื่น ก่อนออกทะเล

เบื้องต้นเราสังเกตกันด้วยตานี้แหละ ในวันที่อาจไปติดเกาะ ไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ให้ติดต่อใครๆ ได้ แล้วต้องลงเรือกลับฝั่ง แต่ทำไมทะเลดูปั่นป่วนแปลกๆ คลื่นแตกเป็นฟองขาวเต็มทะเลเรือของเราจะรอดไหม อันดับแรกควรถามคนเรือก่อนเลยว่าไหวไหม สมมุติว่าคนเรือเองก็ไม่ได้มีเครื่องมือสื่อสารใดๆ เพราะขับเรือหางยาวแล้วยังเป็นมือใหม่หัดขับเสียอีก ไบนายท้ายคงไม่มีอีกนั่นแหละ แบบนี้ถ้าคิดจะเสี่ยงก็ดูทะเลสักนิดว่าลมน่าจะเร็วประมาณไหน

ภาวะทะเลเรียบสนิท ดูแล้วปลอดภัยแน่นอน กำลังลม 0 โบกฟอร์ต ความเร็วลมน้อยกว่า 1 นอต

กำลังลม 1 โบกฟอร์ต ความเร็วลมเฉลี่ยประมาณ 2 นอต คลื่นพริ้วๆ สูงไม่ถึง 0-0.1 เมตร คือแทบจะไม่มีคลื่น อันนี้ถือว่าทะเลสงบดี นำออกเรือ

กำลังลม 2 โบกฟอร์ต ทะเลก็ถือว่าเรียบอยู่ เพราะความเร็วลมเฉลี่ย 5 นอต พอเห็นคลื่น 0.1 - 0.5 เมตร ก็ไม่ต้องกลัว สบายๆ

กำลังลม 3 โบกฟอร์ต คนที่ไม่คุ้นกับทะเลอาจไม่มั่นใจ ก็คลื่นมีแตกบ้าง ลมเฉลี่ย 9 นอต คลื่นประมาณไม่ถึง 1 เมตร เหมือนกับ 2 โบกฟอร์ต

กำลังลม 4 โบกฟอร์ต คนขับเรือก็คงต้องรีบพากลับกันหละ คือยังพอไหวแต่คลื่นเริ่มสูงและแตกเป็นฟอง 0.5 - 1.25 เมตร ยังไหวอยู่กับกำลังลม 13 นอต โดยเฉลี่ย

กำลังลม 5 โบกฟอร์ต แม้จะเรียกว่าคลื่นปานกลางแต่ก็ลูกโตน่าดู กับขนาดที่สูงได้ถึง 2.5 เมตร เรือเล็กไม่น่าเสี่ยง คลื่นจะเป็นลูกยาวๆ แตกเป็นฟองขาวมากขึ้น ความเร็วลมเฉลี่ย 18 นอต เรือใบก็คงสนุกกันแต่เรือหางยาวลำเล็กๆ ต้องระวังมาก สำหรับระยะทางไกลหรือต้องผ่านจุดที่คลื่นแรง

กำลังลม 6 โบกฟอร์ต อันนี้น่ากลัวแน่นอน คลื่นลูกโตได้ถึง 2.5-4 เมตร แตกเป็นฟองขาวทั่วทะเล ความเร็วลมเฉลี่ย 24 นอต อย่าย่ำเสียงเลยดีกว่ากับเรือเล็ก หรือแม้แต่เรือใหญ่ก็ต้องกังวล

กำลังลม 7 โบกฟอร์ต คลื่นจัดมาก แต่ละลูกสูง 4 - 6 เมตร ยอดคลื่นเริ่มปลิวพัดเป็นสาย

ไปตามลม ความเร็วลมเฉลี่ย 30 นอต

กำลังลม 9 โบกฟอร์ต คลื่นลูกโตๆ สูงได้ถึง 9 เมตร พัดไปตามลมเต็มทะเลชัดเจน ทิศนวิสัยเริ่มไม่ดีแล้ว เรือใหญ่ก็น่ากลัวอยู่

ตั้งแต่ 8 - 12 โบกฟอร์ตนี้ ทิศนวิสัยเริ่มแย่มาก คลื่นสูงเกิน 10 เมตรไปเยอะ และกำลังลม 11 - 12 นอตนี้เรียกว่าทะเลบ้า กำลังลมเร็วเกิน 41 - 64 นอต ขึ้นไป

ที่เรียกว่าเป็นระดับใกล้เคียงกับพายุ คือตั้งแต่ 7 โบกฟอร์ตขึ้นไป ส่วนทะเลบ้า 11 - 12 โบกฟอร์ต นี้เข้าสู่พายุรุนแรงและเฮอริเคนกันแล้ว เรือขนาดใหญ่ก็ไม่รอดเหมือนกัน

เอามาฝากให้สังเกตดูคลื่นลมกันให้จะได้รอดตัวในทะเล ตัดสินใจได้ว่าจะออกเรือไหม บางทีก็เชื่อคนเรือมากไม่ได้ การทำมาหากินบางทีพวกเขา ก็อยากออกเรือ การอยู่กับทะเลต้องรู้จักคลื่นลมให้ดีแล้วแล้ว ยังควรศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปรากฏการณ์ทางทะเลอื่นๆ อีกด้วย เพื่อความปลอดภัยของตัวเอง

หลักสูตร ลูกเรือเข้ายาม ฝ่ายเดินเรือ



หลักสูตร 4 เดือน

- เรียนทฤษฎี **2 เดือน**
- ฝึกภาคทะเลอย่างน้อย **2 เดือน**

หลักสูตร "ลูกเรือเข้ายาม - ฝ่ายเดินเรือ"

• คุณสมบัติผู้สมัคร

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

หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

- 1.รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่สุททิสสุภาพ 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 **59,000** บาท
 - จองสิทธิ์ 1,000 บาท
 - รายงานตัว 25,000 บาท
 - กรณีสอบผ่านแล้วค่าธรรมเนียมการสมัครและการสอบจำนวน 1,000 บาท จะถูกหักออกไปจากค่าธรรมเนียมการเรียน 59,000 บาท (ค่าเรียนสามารถผ่อนชำระได้ 3 งวด งวดละ 11,000 บาท)
 - * ยกเลิกการสอบหรือสอบผ่านแล้วสละสิทธิ์
- ไม่คืนค่าธรรมเนียมในการจอง *

ราคา 59,000



สนใจติดต่อสอบถามเพิ่มเติม
065-593-5091 (คุณกุล)
081-375-0100 (คุณอ๊อฟ)
085-806-2691 (คุณทราย)
095-823-5392 (คุณเนม)
Line Id : @siammaritime

หลักสูตร พื้นฐานความปลอดภัยของคนประจำเรือ



PST

ความปลอดภัยของบุคคล
และความรับผิดชอบต่อสังคม



PSSR

การดำรงชีพในทะเล



FPIFF

การป้องกันและการดับไฟ



EFA

การปฐมพยาบาล
เบื้องต้น

ประจำเดือน เมษายน 2567

ณ โรงเรียนสยามการเดินทางเรือ

วันที่ 2-12 เมษายน 2567



ราคา
6,200 บาท



สนใจสมัครลงทะเบียนได้ที่



081-375-0100 (คุณอ้อฟ)



085-806-2691 (คุณทราย)



095-823-5392 (คุณเหม)



Line Id : @siammaritime



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