



A sedan-style power catamaran The MY4.S



Knowledge

หาถพลาดท่าเสียทีพาเรือ
ไปเกยดินแล้ว ท่านควรจะทำอย่างไร

Boat report

YANMAR ขับเคลื่อนเรือลำใหม่
ที่น่าจับตามองในหน้านี้นอร์เวย์

Navigation

การติดต่อวิทยุสื่อสาร



หลักสูตร สำหรับลูกเรือในประเทศ
หลักสูตร วิทยานักเรียนลูกเรือ ฝ่ายเดินเรือ - ฝ่ายช่างกล
OUSU REFRESHER MEDICAL CARE



SUZUKI : ESG-129A
10,4" COLOR TFT LCD GPS PLOTTER





Your Safety Partner on board

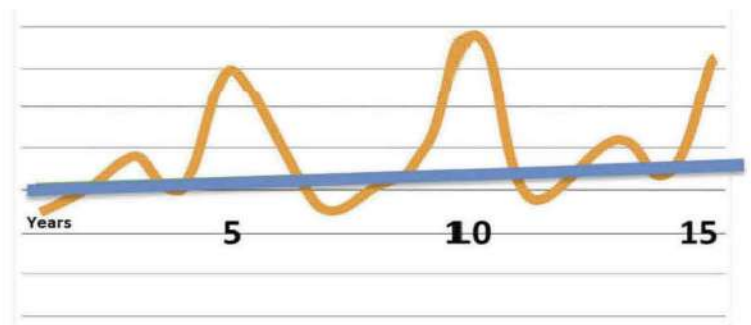
LIFERAFT RENTAL

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



SIAM MARITIME SCHOOL.



หลักสูตรสำหรับลูกเรือในประเทศ

29,000

- ▶ จอม 1,000 บาท
 - ▶ รายงานตัว 28,000 บาท
 - ▶ (สามารถผ่อนได้ 2 งวด งวดละ 14,000บาท)
 - ▶ ก่อนอบรม 14,000 บาท และอบรมครบอีก 14,000 บาท
- *ขอสงวนสิทธิ์ให้ผู้ที่ชำระเงินจองก่อน



สิ่งที่ได้รับ

- 4 วิชาพื้นฐานคนประจำเรือ
- SAS/DSD/MLC/พื้นฐานน้ำมัน/พื้นฐานก๊าซเหลว
- เรือชูชีพและเรือช่วยชีวิตที่ไม่ใช่เรือเร็วช่วยชีวิต/ดับไฟชั้นสูง
- (ระยะเวลาการอบรมประมาณ 2 เดือน)
- ปก.นายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง/คนใช้เครื่องจักรยนต์ชั้นสอง
- ตรวจสุขภาพ คร.5
- Seaman book
- เอกสาร COP
- ที่พักฟรีระหว่างการฝึกอบรม
- อาหารกลางวัน+คอฟฟี่เบรก
- ชุดเครื่องแบบนักเรียน
- จัดหาเรือให้ลงทำงาน (เรือสายใน)



คุณสมบัติ

- อายุ 18 ปีขึ้นไป (สัญชาติไทย)
- จบวุฒิมัธยมศึกษา ม.3 ทัวไปหรือเทียบเท่า
- สุขภาพร่างกายแข็งแรง การได้ยินปกติ
- ตาไม่บอดสี ไม่พบเชื้อ HIV
- ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

- ☎ 065-5935091 คุณกุล
- ☎ 081-3750100 คุณอ๊อฟ
- ☎ 085-8062691 คุณทราย
- ☎ 095-3860039 คุณหญิง

🌐 LINE : @siammaritime





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาภาคีพิมพ์ พลเรือตรี สุทินก์ มนธาตุพลิน, คุณชลันธุ์ สักกาวาศ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณคราวัธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครนิตย วาณิชชัย

สวัสดีครับ ผู้เป็นกำลังใจให้ **aBOAT** ทุกท่าน

ท่ามกลางสถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ยังไม่มีการที่ทำว่าจะจบลง นักวิเคราะห์จำนวนมากตั้งข้อสังเกตว่าความขัดแย้งอาจไม่ใช่เรื่องบังเอิญ หากแต่เชื่อมโยงกับสถานการณ์ทางการเมืองภายในของทั้งสองประเทศ การเจรจาบนพื้นฐานของกฎหมายและความร่วมมือระดับทวิภาคี ยังคงเป็นหนทางที่รัฐบาลไทยยึดถือในการรักษาเสถียรภาพของประเทศและความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

เหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นจะเป็นเช่นไรก็ตาม ทีมงาน **aBOAT** ของเราก็คงทำหน้าที่อย่างแข็งขัน ในการสรรหาสาระน่ารู้ นำมาเสนอ เพื่อให้ทุกท่านได้รู้เท่าทันความเป็นไปในยุคปัจจุบัน ซึ่งมีความแปรเปลี่ยนอย่างผันผวนอยู่ตลอดเวลา สร้างความตระหนักรู้ และกำหนดบทบาทของเราในการตั้งรับกระแสต่างๆ ให้ได้อย่างเหมาะสม

บทความในเล่มนี้ที่เรามั่นใจว่า ท่านจะได้ประโยชน์ควรค่าแก่การสละเวลาอ่าน ทั้งเรื่องปัญหาของเรือเกยตื้น และการติดต่อวิทยุสื่อสาร นับว่าเป็นบทความที่ให้ความรู้แก่ท่านผู้อ่านแน่นอน ลองอ่านดูนะครับ

พบกับไทม์ฉบับหน้า

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเมนต์ 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 พลเรือตรี สุทิน บรยง ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวัธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่วงชล ศิลปกรรม ยุทธจักร วนศรี, ART **aBOAT** MAGAZINE
ฝ่ายกฎหมาย จริญญา สันเนตร

Bay Opening Promotion



Free
AIS

SUZUKI ESG-129A

ESG-129A 10.4" COLOR TFT LCD GPS PLOTTER

Buy now with normal selling price
plus free AIS receiver

Promotion from 1 July 2025 to 31 December 2025

SUZUKI The latest flat screen Perfect with Thai language menu

Note: Prices are subject to change without prior notice.



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 E-Mail: amr.sales.team@marinethai.net





ในหลวง-พระราชินี ทอดพระเนตรการแสดงกาชาดคอนเสิร์ต ครั้งที่ 51 “SEA OF LOVE” ทะเลที่ทำให้เกิดความรัก ความสามัคคี

วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2568 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนิน ไปทอดพระเนตรการแสดงกาชาดคอนเสิร์ต ครั้งที่ 51 “SEA OF LOVE” ทะเลที่ทำให้เกิดความรัก ความสามัคคี และความภาคภูมิใจ อันเกิดมาจากความกล้าหาญของลูกทะเลแห่งราชนาวิกวิไทย ณ หอประชุมใหญ่ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย โดยมีพลเรือเอก จิรพล ว่องวิทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ นายขรรค์ ประจวบเหมาะ ผู้อำนวยการสำนักงานจัดหารายได้ สภากาชาดไทย พร้อมคณะกรรมการจัดการแสดงกาชาดคอนเสิร์ต ครั้งที่ 51 เฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทรับเสด็จ

การนี้พระราชทานของที่ระลึกแก่ผู้สนับสนุนการจัดงานตามลำดับ และทอดพระเนตรการแสดงกาชาดคอนเสิร์ต ครั้งที่ 51 “SEA OF LOVE” ทะเลที่ทำให้เกิดความรัก ความสามัคคี และความภาคภูมิใจ อันเกิดมาจากความกล้าหาญของลูกทะเลแห่งราชนาวิกวิไทย ซึ่งบรรเลงโดยวงซิมโฟนีออร์เคสตรา วงดุริยางค์ราชนาวิกวิ ร่วมด้วยศิลปินรับ ร่วมด้วยนักร้องจากวงดุริยางค์ราชนาวิกวิ และคณะนักร้องประสานเสียงจาก นักเรียนนายเรือ นักเรียนพยาบาลทหารเรือ และนักเรียนจำทหารเรือ

ทั้งนี้กองทัพเรือ ร่วมกับ สภากาชาดไทย กำหนดจัดการแสดงกาชาดคอนเสิร์ต ตั้งแต่พุทธศักราช เพื่อพัฒนาการดนตรีคลาสสิกของไทยให้เทียบเท่าอารยประเทศ และหาเงินรายได้สมทบทุนสภากาชาดไทย ซึ่งกองทัพเรือได้ดำเนินการมาโดยตลอด กว่า 5 ทศวรรษ และใช้ชื่อการจัดการแสดงดนตรีว่า “กาชาดคอนเสิร์ต”

สำหรับเงินรายได้จากการร่วมบริจาคในการจัดการแสดงกาชาดคอนเสิร์ตนั้น สภากาชาดไทย จะนำเงินรายได้ไปช่วยเหลือประชาชนทั่วไปในทุกรูปแบบ เช่น โครงการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติต่างๆ อาทิ โครงการมะเร็งเต้านม กิจกรรมอาสาสุขภาพเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต ศูนย์รับบริจาคอวัยวะต่อชีวิต เพื่อนมนุษย์ และโครงการมอบชีวิตใหม่แก่เพื่อนมนุษย์ ด้วยการบริจาคเซลล์ ตันกำเนิดเม็ดโลหิต เป็นต้น โดยกองทัพเรือจะทำหน้าที่เป็นองค์กรกลาง ในการดำเนินการและนำรายได้ทั้งหมดโดยไม่หักค่าใช้จ่าย ทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวาย โดยเสด็จพระราชกุศล สมทบทุนสภากาชาดไทย



กรมเจ้าท่า จัดสัมมนา “ความท้าทายของอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี ภายใต้บริบทเศรษฐกิจและการค้าโลกยุคปัจจุบัน”

วันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2568 ดร.มนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดโครงการสัมมนา “ความท้าทายของอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี ภายใต้บริบทเศรษฐกิจและการค้าโลกยุคปัจจุบัน” โดยมี นายกริชเพชร ชัยช่วย อธิบดีกรมเจ้าท่า กล่าวรายงานวัตถุประสงค์ของโครงการสัมมนาเพื่อสร้างความตระหนักรู้สถานการณ์ การเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ และการค้าระหว่างประเทศของโลกและระดมความคิดเห็นข้อเสนอแนะ รวมถึงแลกเปลี่ยนประสบการณ์และมุมมองจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วย ผู้บริหารระดับสูงกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารกรมเจ้าท่า วิทยากรผู้เชี่ยวชาญ ด้านพาณิชยนาวีและเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน และผู้ประกอบการ โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนา ในครั้งนี้ จำนวนกว่า 200 คน ณ โรงแรม เดอะ เบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ กรุงเทพฯ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานหลักได้เตรียมความพร้อม ในการรับมือกับความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการนโยบาย โครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและการพัฒนาบุคลากร เพื่อรักษาขีดความสามารถ ในการแข่งขัน และเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจในระยะยาว โดยมีความมุ่งมั่น ที่จะทำงานอย่างใกล้ชิดกับทุกภาคส่วน เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนนโยบาย การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพให้ตอบสนอง ต่อความต้องการของภาคการค้าอุตสาหกรรม รวมถึงการสนับสนุนให้ภาค อุตสาหกรรมพาณิชยนาวีไทยสามารถปรับตัวและพัฒนา ได้อย่างยั่งยืนในบริบท เศรษฐกิจโลกที่ท้าทาย สอดคล้องกับนโยบาย “คมนาคมเพื่อโอกาสประเทศไทย”

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 lifejacket requires the wearer to manually pull a cord or handle to activate the inflation mechanism, which typically involves the release of a CO₂ cartridge to inflate the bladder. Automatic inflation lifejacket, on the other hand, is 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 offer 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 ₂ 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 info@msc.co.th



YANMAR

ขับเคลื่อนเรือลำใหม่
ที่น่าจับตามองในน่านน้ำนอร์เวย์





เมื่อบริษัทประมงชื่อดังของประเทศนอร์เวย์ REMØYBUEN ได้สั่งซื้อเรือประมงน้ำลึกลำใหม่ พวกเขาบอกว่าเรือลำนี้จะสร้างมาตรฐานใหม่ในฐานะเรือลำเล็กที่สุดลำหนึ่งที่มีโรงไฟฟ้าติดตั้งบนเรือ ในตอนนี้ เรือที่ “สะดุดตา” ลำนี้พร้อมที่จะออกสู่ท้องทะเลของนอร์เวย์เพื่อทำการประมงด้วยระบบไฟฟ้าที่ใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเครื่องยนต์ YANMAR ที่ทั้งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและราคาสมเหตุสมผลในการใช้งาน

ที่หนึ่งแบบไม่เคยมีมาก่อน

แม้ว่าตัวเรือจะมีขนาดกะทัดรัด แต่เรือ “Remøybuen” ก็มีการติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการจัดเตรียมและแปรรูปปลาที่ครบครัน รวมถึงห้องแช่แข็งขนาดใหญ่บนเรือ เรือลำนี้ใช้ถึงอวนลากที่ใช้ไฟฟ้าที่เป็นตัวแรกของรุ่นที่ไม่เคยมีมาก่อน และสามารถแปรรูปปลาทั้งตัวได้ 20 ตันต่อวัน YANMAR ได้จัดหาเครื่องยนต์ขนาดกำลัง 749 กิโลวัตต์เพื่อให้ใช้กับระบบขับเคลื่อนได้อย่างเต็มที่ โดยมีกำลังไม่น้อยกว่า 1,000 แรงม้า



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



YANMAR ได้จัดหาเครื่องยนต์
ขนาดกำลัง 749 กิโลวัตต์
เพื่อให้ใช้กับระบบขับเคลื่อนได้อย่างเต็มที่
โดยมีกำลังไม่น้อยกว่า 1,000 แรงม้า



เจ้าของ
ผู้ออกแบบ
ผู้ต่อเรือ
ขนาด
เครื่องยนต์

REMØYBUEN A.S.; HANS SIGVALD REMØY, นอร์เวย์
WEST MARITIM SHIPYARD, นอร์เวย์
VARD, นอร์เวย์
ยาว 28.0 เมตร และ กว้าง 9.5 เมตร
YANMAR 6EY17W ความเร็วปานกลาง

ที่มา : [HTTPS://WWW.YANMARMARINE.EU/TESTIMONIALS/YANMAR-ENGINE-DRIVES-NEW-EYECATCHER-IN-NORWEGIAN-WATERS-114/](https://www.yanmarmarine.eu/testimonials/yanmar-engine-drives-new-eyecatcher-in-norwegian-waters-114/)

“พอใจอย่างไรที่ดี”

เครื่องยนต์ขับเคลื่อนใบพัด 4 แฉกขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลาง 2.70 เมตร และมีอัตราทดเกียร์หลายชั้น “และคุณสามารถบอกได้ว่า เป็นเช่นนั้น” Hans Sigvald Remøy เจ้าของเรือกล่าว “ตั้งแต่การเลือกเครื่องยนต์ครั้งแรกไปจนถึงกระบวนการติดตั้งทั้งหมด ผมพอใจเป็นอย่างยิ่ง ไม่เพียงแต่พอใจกับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์เท่านั้น แต่ยังรวมถึงทีมงานทั้งหมดของ YANMAR และ Maritim Motor ซึ่งเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ YANMAR ในนอร์เวย์อีกด้วย”

เพิ่มมูลค่าให้กับอายุการใช้งาน

เครื่องยนต์ YANMAR 6EY17W เป็นรุ่นหนึ่งของเครื่องยนต์ขับเคลื่อนความเร็วปานกลางซีรีส์ EY ของ YANMAR เครื่องยนต์เหล่านี้ถูกผลิตขึ้นด้วยเทคโนโลยีเฉพาะที่มีพื้นฐานมาจากประวัติศาสตร์อันยาวนานและสะท้อนแนวคิดของ ‘มูลค่าของอายุการใช้งานที่เพิ่มขึ้น’ และ ‘ประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อม’ โดยการเพิ่มมูลค่าสูงสุดตลอดอายุการใช้งาน เครื่องยนต์จะช่วยลดต้นทุนรวมผ่านปัจจัยต่างๆ เช่น การพัฒนาและการใช้ชิ้นส่วนที่มีอายุการใช้งานยาวนาน การทำงานที่เชื่อถือได้ และการบำรุงรักษาที่ง่ายดายของเครื่องยนต์เชิงกลเหล่านี้

ประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อม

เครื่องยนต์ 6EY17W ได้รับการพัฒนาและผลิตขึ้นเช่นเดียวกับเครื่องยนต์ YANMAR ทุกรุ่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบต่อระบบนิเวศและสร้างความกลมกลืนกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เหนือสิ่งอื่นใด YANMAR ยังลดระดับของ NOx/CO2/SOx ลงอีกด้วย เพื่อให้มีการปล่อยสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลง

ส่วนสำคัญบนเรือ

เครื่องยนต์ดังกล่าวผลิตในประเทศญี่ปุ่นและประกอบเสร็จที่สำนักงานใหญ่ประจำภูมิภาคยุโรปของ YANMAR ในประเทศเนเธอร์แลนด์ Maritim Motor ซึ่งเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ของ YANMAR ในประเทศนอร์เวย์ให้การสนับสนุนการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือ “ด้วยความร่วมมืออย่างมีอรรถาธิบายระหว่างตัวแทนจำหน่ายของเราและทีมวิศวกรของ YANMAR ในประเทศญี่ปุ่นและยุโรป ผลลัพธ์ขั้นสุดท้ายจึงกลายเป็นส่วนสำคัญยิ่งสำหรับการทำงานบนเรือ” Ruben Antvelink ผู้จัดการภาคพื้นของ YANMAR ยุโรปกล่าว

รายละเอียดของเรือ

เรือประมงลำใหม่ “Remøybuen” จัดเป็นประเภททำการประมงน้ำลึก เป็นเรือที่รวมเอาเรือเดินทะเลระยะไกลและเรืออวนลากแบบเดนมาร์กไว้ด้วยกัน สามารถรองรับลูกเรือได้ 11 คน



Pleasure Marine Model

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



Sail Boat

With a thermal efficiency of over 40%, diesel engines compare favorably to gasoline and can go a long way towards reducing the impact of engines on the environment. Unfortunately, diesel engines are also known for the exhaust they emit, which contains levels of particulate matter (PM) and nitrous oxides (NOx) that can contribute to air pollution. From the late 1990s, regulations on marine diesel exhaust emissions have been implemented and strengthened in countries all over the world. Yanmar has been active in conducting research towards clean emissions for diesel engines and early on cleared the strict US EPA (US Environmental Protection Agency) regulations as well as regulations from many other countries.

Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion efficiency, a diesel engine will emit 20-40% less of the greenhouse gas CO₂ than an equivalent gasoline engine, a significant reduction. In environmentally conscious Europe, diesel has captured more than 50% of the passenger vehicle market. Diesel use is increasing in the US and other regions too, and, with a focus on diesel as an environmentally friendly technology, this trend is set to continue.

In the maritime sector, the emissions standards from the US EPA mandate stricter restrictions on diesel engines than on gasoline outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand

HULL
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

เรือเกยตื้น

เรือที่แล่นไปในน้ำไม่เหมือนกับรถที่วิ่งอยู่บนบก เพราะเราสามารถมองเห็นสภาพถนนว่าจะมีหลุม มีบ่อตรงไหน ลึกตื้นอย่างไร แต่สำหรับเรือขณะที่แล่นไปบนผืนน้ำเราเห็นแต่ผิวน้ำ และสิ่งที่ไหลอยู่เหนือน้ำเท่านั้น โดยมองไม่เห็นสิ่งที่อยู่ใต้น้ำว่ามีอะไรอยู่ตรงไหน อย่างไรก็ตาม นอกจากประสบการณ์ที่เคยผ่านพื้นที่นั้นมาแล้ว หรือไม่มีเครื่องมือเครื่องมือนำมาช่วยให้การขับเรือนำเรือไปถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัย

เรื่องเรือเกยตื้นนั้น ไม่มีใครอยากให้มันเกิดขึ้น แต่หากพลาดท่าเสียทีพาเรือไปเกยตื้นแล้ว ท่านควรจะทำอย่างไร ความพยายามที่จะนำเรือออกจากเหตุการณ์เรือเกยตื้น เช่น ในบริเวณหาดตื้น ทรายหาด หรือหิน เป็นต้น ผู้ขับเรือต้องหาแนวทางแก้ไขเหตุการณ์อย่างเร่งรีบ โดยจะต้องเตรียมตัวให้พร้อมไม่ต้องตกอกตกใจเกินไป รวมทั้งจะต้องมีความรู้ในการนำเรือออกจากที่ตื้นลึกเล็กน้อย นอกจากนั้นยังจะต้องรอบรู้เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ และเครื่องมือที่จะต้องใช้ในการเอาเรือออกจากที่ตื้นด้วย





สิ่งแรกที่ท่านควรจะทำคือ จะต้องแน่ใจว่าพื้นที่ข้างหน้าที่ท่านจะเอาเรือออกจาก การเกยตื้นนั้นจะต้องมีพื้นที่ที่มีน้ำลึกกว่า และอย่า พยายามใช้เครื่องยนต์โดยไม่จำเป็น และต้อง ไม่พยายามที่จะดันเรือให้ลอยหลังไปยังทิศทาง ตรงกันข้าม เพราะมันจะทำให้เรือของท่านเกยตื้น มากเข้าไปอีก และการใช้เครื่องยนต์นั้นจะทำให้ โคลนเลนเข้าไปในระบบเครื่องยนต์ ทำให้ เครื่องยนต์มีความร้อนเกินกำหนด อาจทำให้ ใบจักรเสียหายได้

ท่านต้องประเมินสถานการณ์ดูว่าน้ำเข้ามา ในท้องเรือหรือไม่ ถ้าเข้า เข้ามาทางไหน เราจะ ทำการแก้ไขอย่างไร ระดับน้ำที่เข้ามาสูงเท่าไร สถานการณ์ของน้ำที่เข้ามาเป็นอย่างไร

ถ้าท่านมีเรือเล็กอยู่ในน้ำ หรือสามารถหย่อน เรือเล็กลงน้ำได้ ให้ใช้เรือเล็กลำนั้นสำรวจรอบๆ เรือของท่าน ถ้าเรืออยู่ในบริเวณที่มีหินใต้น้ำมาก ท่านต้องใช้ความพยายามเป็นพิเศษเพื่อที่จะทำ ให้เรือของท่านลอยพ้นหินให้ได้ เพื่อที่จะนำเรือ ออกจากบริเวณที่มีหินใต้น้ำนั้นให้ได้อย่างรวดเร็ว อย่างแรกต้องตรวจสอบความเสียหายของตัวเรือ พยายามประคองให้เรือไม่กระทบกับหินใต้น้ำ

ถ้าท่านต้องการความช่วยเหลือก็ควรใช้วิทยุ สื่อสารติดต่อไปยังเจ้าหน้าที่ยามฝั่ง หรือเจ้าหน้าที่ ท้องถิ่น แจ้งสถานการณ์และการปฏิบัติของท่าน ให้เจ้าหน้าที่ทราบ

ถ้าเป็นช่วงน้ำขึ้นก็จะเป็นความโชคดี ของท่านที่เมื่อน้ำขึ้นแล้ว จะทำให้เรือของท่าน ลอยออกจากก้นตื้นได้เอง แต่บางทีท่านอาจจะ ต้องใช้ให้เรืออื่นช่วยดึงเรือของท่านอีกแรงหนึ่ง สิ่งที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือท่านควรที่จะต้อง ทอดสมอเรือให้อยู่ในทิศทางที่ลมเข้ามา หรือคลื่น พัดเข้ามาหาเรือของท่าน เพื่อให้เรือของท่านลอย ในจังหวะที่คลื่นพัดเข้ามา ซึ่งจะทำให้เรือของท่าน หลุดพ้นจากการเกยตื้นได้

หากว่าท่านโชคไม่ดี เพราะเป็นเวลาล่วงแล้ว ท่านจะต้องรีบประเมินสถานการณ์ว่าจะเกิดอะไร ขึ้นถ้า น้ำล้นมากกว่านี้ และจะต้องรีบดำเนินการ ทำให้เรือหลุดออกจากที่ตื้นให้ได้อย่างรวดเร็ว ก่อนที่น้ำจะลง โดยจะต้องตัดสินใจว่ามีระยะทาง เท่าใดที่เรือจะหลุดลอยออกมาได้ ในขณะที่ท่าน รอ น้ำขึ้นหรือรอความช่วยเหลืออยู่นั้น ท่านควรใช้ เวลาที่รอนั้นทำการตรวจสอบท้องเรือ และบริเวณ รอบๆ เรือของท่าน

ถ้าเรือของท่านเกยตื้นไม่มากนัก ท่านควร ที่จะพยายามจัดการให้เรือของท่านออกจาก เกยตื้นด้วยตัวของท่านเองโดยที่ไม่ต้องรอให้ผู้ใด ช่วยเหลือ ประการแรก ให้ตัดสินใจว่าบริเวณไหน ที่มีความลึกเพียงพอที่จะนำเรือให้หลุดออกมาได้ โดยจะนำเรือออกไปในทางที่เข้ามาได้หรือไม่ จากนั้นให้พยายามลดน้ำหนักบรรทุกลงเพื่อให้ เรือลอยขึ้นสูงกว่าเก่าโดยการทิ้งสิ่งของที่บรรทุก มาให้มากที่สุด เช่น อุปกรณ์จัดตั้งให้หมดถึงเป็นต้น และถ้าท่านมีเรือเล็กท่านสามารถขนสิ่งของ ที่จำเป็นไปไว้ในเรือเล็ก โดยไม่ต้องทิ้งสิ่งของที่มีค่า ลงน้ำ

ถ้าเป็นเรือใบท่านอาจใช้เชือกซอกใบเรือผูกกับ สมอเรือ หรือผูกกับเรือลำอื่น แล้วดึงให้เรือออก จากเกยตื้น หรืออาจจะใช้วิธีการนำสมอเรือ ใส่เรือเล็กไปทิ้งให้ไกลๆ ตามทิศทางที่จะนำเรือ ออก แล้วใช้ก๊วนสมอดึงให้เรือเคลื่อนออกจาก ที่ตื้น

ถ้ามีเรือมาช่วย ให้ส่งเชือกไปยังเรือที่มา ช่วย แล้วทำการดึงไปในทิศทางที่มีน้ำลึก โดยให้ รมณ์ตระวังไม่ให้เรือที่มาช่วยนั้นติดตื้นอีกลำหนึ่ง และจะต้องให้เรือที่มาช่วยดึงนั้นทิ้งระยะห่าง ให้อยู่ในระยะที่คิดว่าปลอดภัยและจะต้องแน่ใจว่า จุดที่ผูกเชือกของเรือทั้งสองที่ติดตื้น และเรือ ที่มาช่วยนั้นจะต้องมีความแข็งแรงเพียงพอ ที่จะไม่เกิดความเสียหายแก่จุดที่ผูกเชือก ในขณะที่ทำการดึง ถ้าจะทำการดึงให้กันผู้คน ที่ไม่เกี่ยวข้องออกไปให้พ้นจากระยะปลอดภัย ของเชือกในขณะที่ทำการดึงหรือเบรก ซึ่งเมื่อ เชือกขาดแล้วจะติดเหมือนยางหนังสติ๊กจะทำให้ เกิดบาดเจ็บได้

ในสถานการณ์เรือที่มาช่วยไม่สามารถดึงเรือ ของท่านได้ ให้ทดลองให้เรือช่วยหิ้วหัวออกแล้วใช้ เครื่องเพื่อดึงเรือของท่าน ซึ่งคลื่นจากแรงใบจักร ของเรือช่วยจะทำให้เกิดคลื่น และอาจยกเรือของ ท่านให้สูงขึ้น และสามารถดึงออกจากที่เกยตื้นได้ แต่จะใช้เทคนิควิธีนี้ได้เฉพาะเมื่อพื้นที่เกยตื้นนั้น อ่อนนุ่ม เช่น พื้นที่เป็นทราย เป็นต้น และไม่แนะนำ วิธีนี้กับพื้นที่เป็นหิน

หากใช้วิธีต่างๆ ไปหมดแล้ว เรือของท่าน ยังไม่หลุดออกจากที่ตื้น ก็ต้องใช้วิธีสุดท้ายคือ ขอแนะนำให้ท่านใช้บริการของเรือลากจูงมา ทำการลากเรือของท่านออกจากก้นตื้น

Navigation

การติดต่อวิทยุสื่อสารกันในแต่ละครั้งย่อมมีความต้องการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ในการติดต่อวิทยุสื่อสารอยู่เสมอ ทั้งนี้เพราะการติดต่อวิทยุสื่อสารนั้นจะต้องมีเป้าหมาย ซึ่งเป้าหมายนั้น ในบางครั้งก็เพื่อการแลกเปลี่ยนข่าวสารเพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน หรือมีเป้าหมายในการที่จะต้องการการตอบสนองให้เกิดขึ้นจากอีกฝ่ายหนึ่งที่มีส่วนร่วมในการติดต่อวิทยุสื่อสารครั้งนั้นๆ เพราะฉะนั้น การที่เราจะติดต่อวิทยุสื่อสารให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นจึงมีความเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงองค์ประกอบและกระบวนการสื่อสารเสียก่อน ซึ่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาส่วนต่างๆ ขององค์ประกอบและกระบวนการของการติดต่อวิทยุสื่อสารที่จะปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ไม่ให้การติดต่อวิทยุสื่อสารต้องล้มเหลวลงได้

ในองค์ประกอบของการติดต่อวิทยุสื่อสาร การติดต่อวิทยุสื่อสารก็คือกระบวนการที่นำเอาข่าวสารจากผู้ส่งข่าวสารไปยังผู้รับข่าวสารด้วยเจตนาที่จะให้ฝ่ายรับนั้นรับรู้เรื่องราวและนำข้อมูลข่าวสารบางประการไปใช้ประโยชน์ต่อไป

สำหรับผู้ส่งสารนั้นจะหมายถึงบุคคลที่ทำการส่งวิทยุสื่อสารหรือบุคคลที่ทำการส่งในนามกลุ่มบุคคลที่ต้องการจะทำการสื่อสารเพื่อที่จะนำความคิดความต้องการหรือวัตถุประสงค์ของตนส่งไปยังผู้รับ ดังนั้นผู้ส่งข่าวสารอาจจะเป็นคนๆ เดียว หรือคนหลายคนที่รวมกลุ่มกันก็ได้

ส่วนสารนั้นหมายถึง ผลผลิตของผู้ส่งข่าวสารที่จะถ่ายทอดความคิด ความต้องการ

ข่าวสาร หรือวัตถุประสงค์ของตนออกมาให้ผู้รับ เช่น เมื่อเราพูดวิทยุสื่อสาร สารก็คือเสียงพูดที่เป็นถ้อยคำที่ออกมาจากเครื่องรับ เมื่อเราเขียนสารก็คือตัวหนังสือที่เราเขียน เมื่อเราพิมพ์สารก็คือข้อความที่ปรากฏอยู่บนกระดาษที่เราพิมพ์

สื่อหมายถึงสิ่งที่เป็นตัวนำหรือทำการถ่ายทอดสารของผู้ส่งสาร เมื่อเราพูดวิทยุสื่อสารสื่อก็คือตัววิทยุและคลื่นวิทยุนั่นเอง

ท้ายสุดคือผู้รับสาร ซึ่งหมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ได้รับข่าวสารจากผู้ส่งสาร ผู้รับอาจเป็นคนๆ เดียวหรือหลายคน เช่น เครือข่ายของการรับแจ้งเหตุ

องค์ประกอบทั้ง 4 อย่างนี้มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด มีผลกระทบซึ่งกันและกัน การติดต่อวิทยุสื่อสารจะมีประสิทธิภาพมากที่สุดก็ต่อเมื่อองค์ประกอบทุกองค์ประกอบมีประสิทธิภาพสูงสุด

ในส่วนอุปสรรคของการสื่อสารที่จะเกิดขึ้นก็จะมีการขัดข้องอยู่ที่องค์ประกอบทั้ง 4 นี้ ถ้าหากว่าองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งขาดประสิทธิภาพจะทำให้การติดต่อวิทยุสื่อสารไม่สะดวกหรืออาจล้มเหลวได้

การพูดและการออกเสียงทางวิทยุสื่อสารเป็นเรื่องที่นึกถึงกันมากว่าทำอย่างไรสถานีวิทยุสื่อสารของเราจึงจะมีผู้ให้ความสนใจติดตามเฝ้าฟังอยู่เสมอด้วยความเต็มใจหรือสนใจลูกข่ายได้มากกว่าสถานีวิทยุสื่อสารแห่งอื่นๆ การส่งสัญญาณออกอากาศไปแต่ละครั้งจึงต้องระมัดระวังในการใช้ถ้อยคำและการออกเสียงอยู่เสมอ

การติดต่อวิทยุสื่อสาร



เรื่องเสียงในการพูดวิทยุสื่อสารนั้นเป็นศิลปะอย่างหนึ่งและเป็นศิลปะที่จะต้องประกอบด้วยความรู้ ความชำนาญพอสมควร เพราะการพูดทางวิทยุสื่อสารนั้นไม่เหมือนกับการพูดคุยกันตามธรรมชาติ เป็นการพูดกันโดยไม่รู้จักกันมาก่อนก็มาก และมองไม่เห็นหน้ากัน จึงไม่ได้เห็นแววตา หรืออากัปกริยาซึ่งกันและกัน เพียงแต่ใช้การฟังเสียงพูดเพียงอย่างเดียวเท่านั้น เพราะฉะนั้นเสียงที่เปล่งออกอากาศนั้นจะต้องเป็นเสียงซึ่งแสดงความมั่นใจมั่นคงปราศจากลักษณะลังเลหรือไม่แน่ใจ หากเสียงที่พูดออกไปนั้นแสดงความไม่แน่ใจ ผู้ที่ติดต่อสื่อสารด้วยย่อมขาดความเชื่อมั่นในข้อมูลข่าวสาร

อารมณ์ของพนักงานสื่อสารโดยธรรมชาติแล้วจะมีส่วนสัมพันธ์อย่างลึกซึ้งกับเสียงและน้ำเสียงที่เปล่งออกมาเสมอ เพราะเมื่อเวลาที่เรายู่ในอารมณ์โกรธเสียงพูดก็จะเป็นอีกอย่างหนึ่งแตกต่างไปจากเสียงธรรมดา เสียงที่เปล่งออกไปจากปากเรานั้นจะเป็นเหมือนกระຈးงาที่จะสะท้อนให้ทราบถึงอารมณ์ของผู้พูดได้ หากผู้พูดมีอารมณ์ไม่ดีหงุดหงิดหรือขุ่นมัว เสียงที่ออกอากาศไปก็จะห้วนกระด้างไม่นุ่มนวล ถ้าผู้ใช้วิทยุสื่อสารมีอารมณ์แจ่มใสเบิกบาน เสียงที่เปล่งออกอากาศไปนั้นก็จะเป็นเพราะรื่นหูไปด้วย ผู้ใช้วิทยุสื่อสารจึงต้องคำนึงถึงเรื่องนี้เป็นสำคัญ และต้องพยายามปรับเปลี่ยนอารมณ์ให้แจ่มใสอยู่เสมอ

การพูดในการติดต่อวิทยุสื่อสารนั้นควรคำนึงถึงความถูกต้องตามหลักเกณฑ์หรืออักขระวิธีทุกครั้งที่เกิดคือพูดออกอากาศ พนักงานสื่อสารจึงต้องหมั่นศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมอยู่เสมอโดยไม่อยู่นิ่งเฉย การหมั่นค้นคว้าหาข้อมูลเพิ่มเติมอยู่ตลอดเวลา นอกจากนั้นก็ควรมีคู่มือการออกเสียง การอ่านหรือเอกสารอ้างอิงต่างๆ เช่น พจนานุกรม หรือเอกสารอื่นเกี่ยวกับรู้เรื่องกฎระเบียบและการใช้ภาษาเอาไว้ประจำสถานีเพื่อพร้อมที่จะนำมาใช้ได้โดยรวดเร็ว

การมีจังหวะลีลาในการพูดที่ดีจะสร้างความสละสลวยในการติดต่อสื่อสาร ซึ่งถึงแม้ว่าจะมีการเสียงอักขระได้อย่างถูกต้องแต่ลีลาการพูดไม่ดี ผู้ที่ติดต่อสื่อสารด้วยหรือผู้ฟังก็อาจจะไม่เกิดความน่าสนใจ ทำให้ไม่สามารถสร้างความน่าสนใจในการติดต่อสื่อสารในสำคัญของเนื้อหา ซึ่งเป็นคุณสมบัติส่วนตัวของพนักงานสื่อสารนั้นสามารถฝึกหัดกันได้ด้วยการพูดที่ใช้เสียงดังชัดเจนระดับเสียงไม่เบา หรือดังเกินไป



SIAM MARITIME SCHOOL

REFRESHER MEDICAL CARE

📍 อบรมที่โรงเรียนสยามการเดินเรือ

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

065-5935091 คุณกุล

081-3750100 คุณอ้อฟ

085-8062691 คุณทราย

095-3860039 คุณหญิง

2,500-
ต่อท่าน



โรงเรียนสยามการเดินเรือ



หลักสูตรวิชานักเรียนลูกเรือ

ฝ่ายเดินเรือ - ฝ่ายช่างกล

หลักสูตร 6 เดือน
เรียนภาคทฤษฎี และ ฝึกปฏิบัติ
(สำหรับทำงานเรือระหว่างประเทศ)

คุณสมบัติผู้สมัคร

- 1.สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
- 2.จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่าขึ้นไป



ราคา 69,000



หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

- 1.รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่สุทสี่สุภาพ 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 / HIV
 - 6.2 แสดงผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

- 1.สอบข้อเขียน
- 2.สอบร่างกาย (ดั่งข้อ/ดันพื้น/ลุกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
- 3.สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ไขปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

- จองสิทธิ์ 1,000 บาท
- รายงานตัว 25,000 บาท
- กรณีสอบผ่านแล้วค่าธรรมเนียมการสมัครและการสอบจำนวน 1,000 บาท จะถูกหักออกไปจากค่าธรรมเนียมการเรียน **69,000 บาท**
(ค่าเรียนสามารถผ่อนชำระได้ 3 งวด สำหรับนักเรียนที่ไม่ผ่านพิจารณาทุนกู้ยืม)



**มีกองทุนกู้ยืมเพื่อการศึกษา
สามารถชำระคืนภายใน 2 ปี โดยไม่มีดอกเบี้ย**

สนใจติดต่อสอบถามเพิ่มเติม

☎ 065-593-5091 คุณกุล ☎ 085-806-2691 คุณทราย
☎ 081-375-0100 คุณอ๊อฟ ☎ 095-386-0039 คุณหญิง line: @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