



Bluewater Contemporary Classic Ouzel 95' Masterclass in New England Boatbuilding

Boat design

Ouzel มรดกความสง่างาม
จาก Age of Sail

Boat report

Jarle Berg เรืออวนล้อมระบบไฮดรอลิก
ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์มลพิษต่ำ
ของ Yanmar

aBOAT focus

AI จะเข้ามาเปลี่ยน
วิธีเดินเรืออย่างไร



หลักสูตร ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง
หลักสูตร กบทวนประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง
หลักสูตร เรือบรรทุกคนโดยสาร

FANGZHAN
Inflatable Lifejacket 150N
MODEL FZSZ-III





Your Safety Partner on board

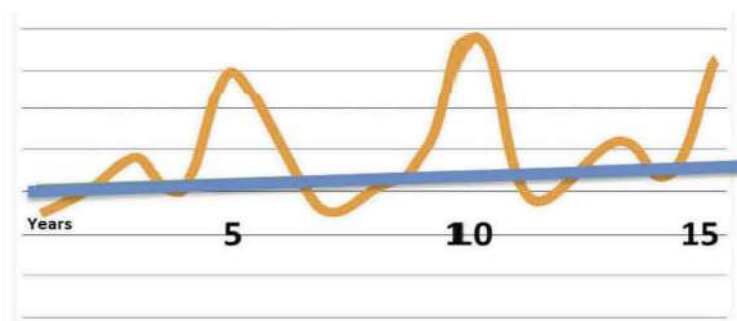
LIFERAFT RENTAL

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
SIAM MARITIME SCHOOL



หลักสูตรประกาศนียบัตร ผู้ควบคุมเรือลำเลียง



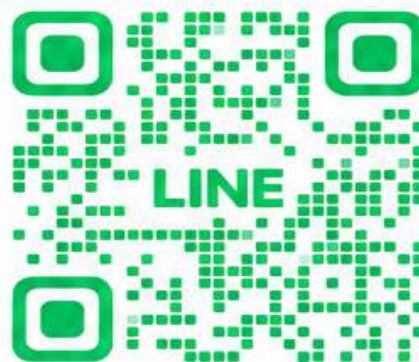
เอกสารประกอบการสมัครอบรม

-  บัตรประชาชน
-  รูปถ่ายใส่ชุดผูกเนกไท พื้นหลังสีขาว จำนวน 3 รูป
- 
 - ใบรับรองแพทย์ ระบุ
 - สุขภาพร่างกายแข็งแรง
 - ตาไม่บอดสี
 - การได้ยินเป็นปกติ
-  หนังสือรับรองการทำงาน
-  สำเนาบัตรประชาชนของผู้รับรองการทำงาน
-  ทะเบียนเรือ



สอบถามเพิ่มเติม

-  065-5935091 พี่กุล
-  062-5596416 พี่ออฟ
-  085-8062691 น้องทราย
-  095-3860039 น้องหญิง





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, คุณชลิษฐ์ สักกาวาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครเดช วานิชชัย

สวัสดีครับ ผู้อ่านที่รักทุกท่าน

จากสถานการณ์น้ำท่วมกรุงเทพฯ ในหลายจุด เกิดจากฝนตกชุกกรุงเทพฯ กว่า 2 วัน ทั้งปริมาณสะสมทะลุ 300 มิลลิเมตร แม้จะไร้เงาฟ้าเหนือ แต่กลับกดระบบระบายน้ำเมืองหลวงจนถนนสายหลักหลายสายจมไปกับน้ำ ขณะที่คลื่นลมมรสุมในอ่าวไทยตอนในเข้าเต็ม ขวางทางระบายน้ำออกทะเล สะท้อนชัดว่าโครงสร้างพื้นฐานกรุงเทพฯ กำลังเผชิญฝนสุดชั่วเกินโทษเดิมที่เคยออกแบบไว้ นักวิชาการ และผู้เชี่ยวชาญชี้บทเรียนครั้งนี้ต้องยกระดับจากการแก้ท่วมสู่การออกแบบเมืองรับ Worst-Case Scenario ตั้งแต่ระบบระบายน้ำ การเตือนภัย ไปจนถึงแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมเลิกยึดติดในอดีตเป็นกรอบตายตัวในการประเมินความเสี่ยงอนาคต ส่งกำลังใจถึงผู้ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมในครั้งนี้ด้วยครับ

ABOAT ฉบับนี้ยังคงนำเสนอเนื้อหาที่น่าสนใจของคนเรือมานำเสนอครบรอบรสเช่นเคย โดยเฉพาะ Ai จะเข้ามาเปลี่ยนวิธีเดินเรืออย่างไร อนาคตของการเดินเรืออาจไม่ได้เป็นภาพของเรือที่แล่นอยู่กลางทะเลโดยไม่มีใครอยู่บนสะพานเดินเรือ แต่เป็นภาพของ มนุษย์และระบบอัจฉริยะที่ทำงานร่วมกัน น่าสนใจมากสำหรับบทความนี้ พร้อมเรื่องราวต่างๆ ที่ครบสำหรับฉบับนี้ หวังว่าคงถูกใจผู้อ่านทุกท่าน ขอขอบคุณทุกท่านที่ติดตามกันเสมอมา พบกับฉบับหน้า สวัสดีครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีแอนด์เซอร์วิส 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 พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันเข็ด ฝ่ายภาพ **ABOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุริดา ช่วงชล ศิลปกรรม ยุทธธร อนุศรี, ART **ABOAT** MAGAZINE
ฝ่ายกฎหมาย จริญญา สันเนตร

U-SHAPE Remote Control Smart Lifebuoy



U-SHAPE Remote Control Smart Lifebuoy

U-SHAPE Smart Lifebuoy is used to replace the rescuer to rescue the drowning, and to make up for the defect that the existing lifebuoy cannot be accurately thrown into the correct position.

U-SHAPE Smart Lifebuoy can also provide timely rescue for the drowning person at the first time, and can better grasp the golden rescue time.

U-SHAPE Smart Lifebuoy can be operated by one-hand remote control, has a faster speed (26 km/h), and is equipped with the functions of automatically turn on when encountering water, and returning to home after missing contact, one-key return.

The power system adopts a jet pump type, we specially designed a safety equipment at the tail end to avoid secondary injury to the drowning person during rescue.

U-SHAPE Smart Lifebuoy Features

- Adopt water touch switch design, no physical switch, it can be automatically turn on when encountering water.
- The use of jet pump for propulsion, no exposed propeller structure, safe propulsion, will not cause secondary injury to persons falling into the water; at the same time, it can effectively avoid the risk of water plants and other debris entangled in the propeller; high-density filter design can block various types of water with a diameter of ≥ 1 mm impurities.
- Using the GPS positioning system, with meter-level positioning accuracy, it can accurately reach the designated operating position on the water surface; it has the functions of automatic return after loss of contact.
- Unique remote control design, one-handed operation, easy and convenient.



SPECIFICATION

Dimension	990*775*227 mm
Weight	15.4 kg
Speed(Empty Load)	5.0 m/s*
Manned Speed	2.0 m/s*
Endurance	60 min/5.0 km (Based on speed level 1)
Remote control distance	500m@sea level 800m@10m above sea level
Waterproof Rating	IPX8
Propeller Power	4 kw(2 kw*2)
Battery	Lithium Ion
Connectivity	2.4G Lora
Motor Type	Brushless
Positioning Mode	GPS & BDS



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด | A. & Marine (THAI) Co., Ltd.
อาคารมารีนไทย 555 หมู่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ 10280
Marine Thai Bldg., 555 Mu 3 Taiban Rd., T.Taiban, Muang Samutprakarn, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 0-2703-5544, 0-2703-5858 URL: www.marinethai.net E-Mail: info@marinethai.net





สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จเป็นองค์ประธานเปิดงาน “วันสถาปนากรมประมง ครบรอบ 100 ปี”

วันจันทร์ที่ 21 กันยายน 2569 สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเป็นประธานเปิดงาน “ได้ร่มพระบารมี 100 ปี กรมประมง : ในน้ำมีปลา สร้างคุณค่าสู่ความมั่นคงทางอาหาร” เนื่องในวันสถาปนากรมประมง ประจำปี 2569 โดยมี นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ นางสาวปิยะรัฐชย์ ดิยะไพรัช รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ นายวิณะโรจน์ ทรัพย์ส่งสุข ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ คณะผู้บริหารกรมประมง ฝ้าฯ รับเสด็จ ณ กรมประมง กรุงเทพมหานคร



กรมเจ้าท่าเดินหน้าขับเคลื่อนพันธกรณี IMO บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เตรียมพร้อมรองรับการตรวจประเมินภาคบังคับ

เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2569 นายกรีฑา เพชร ชัยช่วย อธิบดีกรมเจ้าท่า เป็นประธานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์ เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ครั้งที่ 2/2569 ภายใต้คณะกรรมการแห่งชาติ เพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ณ ห้องประชุมวิสูตรสาครดิษฐ์ ชั้น 4 อาคารวิสูตรสาคร (5) กรมเจ้าท่า โดยมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ กรมอุตุนิยมวิทยา กรมควบคุมมลพิษ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมโรงงานอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานงบประมาณ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมเจ้าท่า เข้าร่วมการประชุม เพื่อร่วมกันติดตามและขับเคลื่อนการดำเนินงานตามพันธกรณีระหว่างประเทศ ด้านกิจการทางทะเล

การประชุมครั้งนี้ มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ภายใต้แผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดของ IMO พร้อมประเมินผลการปฏิบัติงานและทบทวนตัวชี้วัด (KPIs) ของประเทศไทยในฐานะ รัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐเมืองท่า (Port State) และรัฐชายฝั่ง (Coastal State) รวมทั้งพิจารณาข้อเสนอการปรับปรุงตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงาน

นอกจากนี้ ที่ประชุมได้พิจารณาประเด็นที่จำเป็นต้องบูรณาการ และสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน อาทิ แนวทางการแลกเปลี่ยนข้อมูล ด้านความปลอดภัยในการเดินเรือตามพันธกรณีของรัฐชายฝั่ง การจัดทำแนวทาง และกระบวนการเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ภาคผนวกที่ 3, 4 และ 6 ตลอดจนการพิจารณาการแก้ไขเพิ่มเติมตราสารของ IMO ที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี และการนำข้อแก้ไขอนุสัญญา ตราสารภาคบังคับและตราสารที่ไม่ใช่ภาคบังคับของ IMO มาใช้บังคับ

ทั้งนี้ การดำเนินงานดังกล่าวมีเป้าหมายสำคัญในการยกระดับศักยภาพของประเทศไทยในการปฏิบัติตามพันธกรณีของ IMO และสร้างความพร้อมสำหรับ การตรวจประเมินประเทศสมาชิก IMO (IMO Member State Audit Scheme) ภาคบังคับในรอบถัดไป เพื่อเสริมสร้างการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัย การรักษาส่งแวดล้อมทางทะเล และการกำกับดูแลกิจการทางทะเลของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

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



Boatreport 1

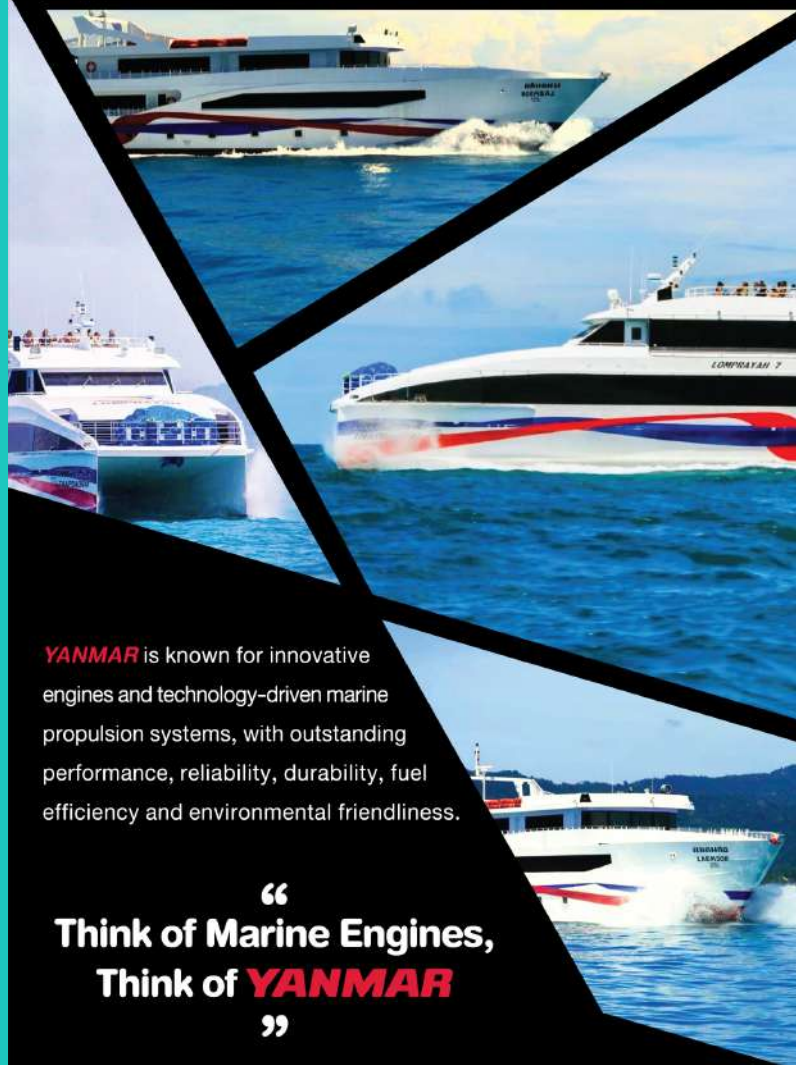


JARLE BERG เรืออวนล้อมระบบไฮบริด
ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์มลพิษต่ำ
ของ **YANMAR**



JARLE BERG เป็นเรืออวนล้อมจับ/เรืออวนล้อมจับแบบใช้ตาข่าย (PURSE SEINER/SEINE NETTER) ลำใหม่ ซึ่งส่งมอบให้กับบริษัท JARLE BERGS SØNNER ซึ่งเป็นบริษัทของสองพี่น้องชาวประมง TROND และ BØRRE BERG ในเขต NORDLAND ทางตอนเหนือของประเทศนอร์เวย์ โดยได้รับมอบเรือลำนี้จากอู่ต่อเรือท้องถิ่น LARSNES MEK VERKSTED ตัวเรือออกแบบโดยบริษัท SKIPSKOMPETANSE และต่อขึ้นโดย LARSNES MEK VERKSTED ซึ่งได้รับการปรับปรุงให้เหมาะสำหรับการปฏิบัติงานบริเวณชายฝั่ง และตั้งชื่อเรือเพื่อเป็นเกียรติแก่บิดาของเจ้าของเรือ

YANMAR



YANMAR is known for innovative engines and technology-driven marine propulsion systems, with outstanding performance, reliability, durability, fuel efficiency and environmental friendliness.

“
Think of Marine Engines,
Think of **YANMAR**
”

YANMAR supplies the world's best marine diesel engines, drive systems, and marine-technology for recreational sailboats (9-110 hp), powerboats (150-640hp), and light commercial vessels (35-1822 hp).

They are lightweight, reliable, with a massive global service network.

So, whenever you think of marine engines,
think of **YANMAR**



Contact Information
Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine
(Pleasure High-Commercial) for Thailand

HULL CO., LTD.

167/3 Moo 4, Na-Jomtien, Sattahip, Chonburi 20250

Tel: +66(0) 38 238 131-2

Fax: +66(0) 38 238 133

Email: Info@hull.co.th

Website: www.hull.co.th



**เครื่องยนต์ YANMAR 6EY26WS
ซึ่งให้กำลัง 1,920 กิโลวัตต์ (2,570 แรงม้า)
และขับเคลื่อนผ่านระบบชุดเกียร์
รวมถึงใบจักรของ FINNØY**



ตัวเรือ Jarle Berg มีความยาว 50.7 เมตร และรองรับลูกเรือได้ 14 คน โดยได้รับการออกแบบมาเป็นพิเศษสำหรับการทำประมงด้วยอวนล้อม (seine fishing) และอวนลากแบบสปินเนอร์ (spinner fishing)

รองรับการขนส่งและการแปรรูปได้ในปริมาณมาก

เรือลำนี้ได้รับการจัดสรรและปรับปรุงให้เหมาะสมตามความต้องการในการใช้งานของบริษัท โดยมุ่งเน้นที่การทำประมงด้วยอวนล้อม (seine fishing) และอวนลากแบบสปินเนอร์ (spinner fishing) นอกจากนี้ยังติดตั้งอุปกรณ์แปรรูปพลาสติก ระบบถังแช่เย็นน้ำทะเล (Refrigerated Seawater, RSW) และถังเก็บปลาเป็นที่มีความจุรวม 499 ลูกบาศก์เมตร (17,600 ลูกบาศก์ฟุต) พร้อมทั้งมีพื้นที่แยกต่างหากสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แช่แข็งในระหว่างบรรทุกสินค้า การติดตั้งอุปกรณ์แปรรูปบนเรือนี้ทำขึ้นเพื่อเสริมศักยภาพของโรงงานแปรรูปหนังของเจ้าของเรือในเมือง Værøy

Jarle Berg ใช้การออกแบบและจัดวางโครงสร้างตัวเรือที่ได้รับการปรับปรุงให้เหมาะสมที่สุด ซึ่งพัฒนาขึ้นเพื่อยกระดับคุณภาพของปลาที่จับได้ นอกจากนี้ยังมาพร้อมกับระบบสำรองไฟขับเคลื่อนฉุกเฉิน (take-me-home solution) และชุดแบตเตอรี่ที่มีความจุรวม 1,000 กิโลวัตต์-ชั่วโมง การใช้ระบบขับเคลื่อนแบบไฮบริดช่วยตอบสนองความต้องการของเจ้าของเรือที่ต้องการเรือซึ่งปล่อยมลพิษในระดับต่ำที่สุด

เครื่องจักรใหญ่เป็นเครื่องยนต์ Yanmar 6EY26WS ซึ่งให้กำลัง 1,920 กิโลวัตต์ (2,570 แรงม้า) และขับเคลื่อนผ่านระบบชุดเกียร์รวมถึงใบจักรของ Finnøy นอกจากนี้ยังติดตั้งเครื่องยนต์ช่วยของ Scania รุ่น DI 1391M, เครื่องกำเนิดไฟฟ้าดีเซลจาก Scania และ Stamford, ใบจักรข้างลำเรือ (side thrusters) รุ่น Brunvoll FU36 จำนวนสองตัว, ทางเสื่อและระบบบังคับเลี้ยวจาก Kongsberg Maritime

รวมถึงระบบบำบัดไอเสียเพื่อลดมลพิษ (selective catalytic reduction system)

สำหรับการทำประมงและการจับปลาที่จับได้ เรือลำนี้ใช้ระบบสูญญากาศของ Cflow, ระบบทำความเย็นน้ำทะเล (RSW) ของ PTG FrioNordica, ระบบออกซิเจนและโอโซนจาก Normex และเครื่องทำน้ำแข็งเกล็ดหิมะ (slush ice) จาก Green Iceberg โดยส่วนแปรรูปบนเรือประกอบด้วยอุปกรณ์และเครื่องจักรจาก Latech และ Marel เกี่ยวกับ Yanmar 6EY26WS

Yanmar 6EY26WS เป็นเครื่องยนต์ดีเซลสำหรับการขับเคลื่อนทางทะเล 4 จังหวะ ความเร็วรอบปานกลาง ผลิตขึ้นเพื่อรองรับการใช้งานในเชิงพาณิชย์ทางทะเลสำหรับงานหนักโดยเฉพาะ

ข้อมูลจำเพาะทางเทคนิค

ประเภทเครื่องยนต์ : เครื่องยนต์ดีเซล 4 จังหวะ แบบแนวตั้ง
ระบายความร้อนด้วยน้ำ พร้อมเทอร์โบชาร์จเจอร์และอินเตอร์คูลเลอร์

กระบอกสูบ : 6 สูบเรียงแนวตรง

ขนาดกระบอกสูบและช่วงชัก : 260 มม × 385 มม

Displacement : 122.6 liters

กำลังเครื่องยนต์กำหนดต่อเนื่อง : 1,471 กิโลวัตต์ - 1,920 กิโลวัตต์ (2,000 ถึง 2,610 แรงม้า)

ความเร็วรอบกำหนด : 750 รอบต่อนาที

น้ำหนักเฉพาะเครื่องยนต์ : 18,500 กิโลกรัม

คุณสมบัติหลัก

ประสิทธิภาพสูง : ระบบเผาไหม้เชื้อเพลิงที่ได้รับการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ออกแบบมาเพื่อลดอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสำหรับการใช้งานต่อเนื่องเป็นเวลานาน

ความทนทาน : โครงสร้างรองรับงานหนัก ออกแบบมาสำหรับระบบขับเคลื่อนเรือเดินสมุทรที่ต้องใช้งานอย่างต่อเนื่อง

มาตรฐานข้อกำหนด : ได้รับการออกแบบทางวิศวกรรมให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เข้มงวดสำหรับการควบคุมการปล่อยมลพิษทางทะเล

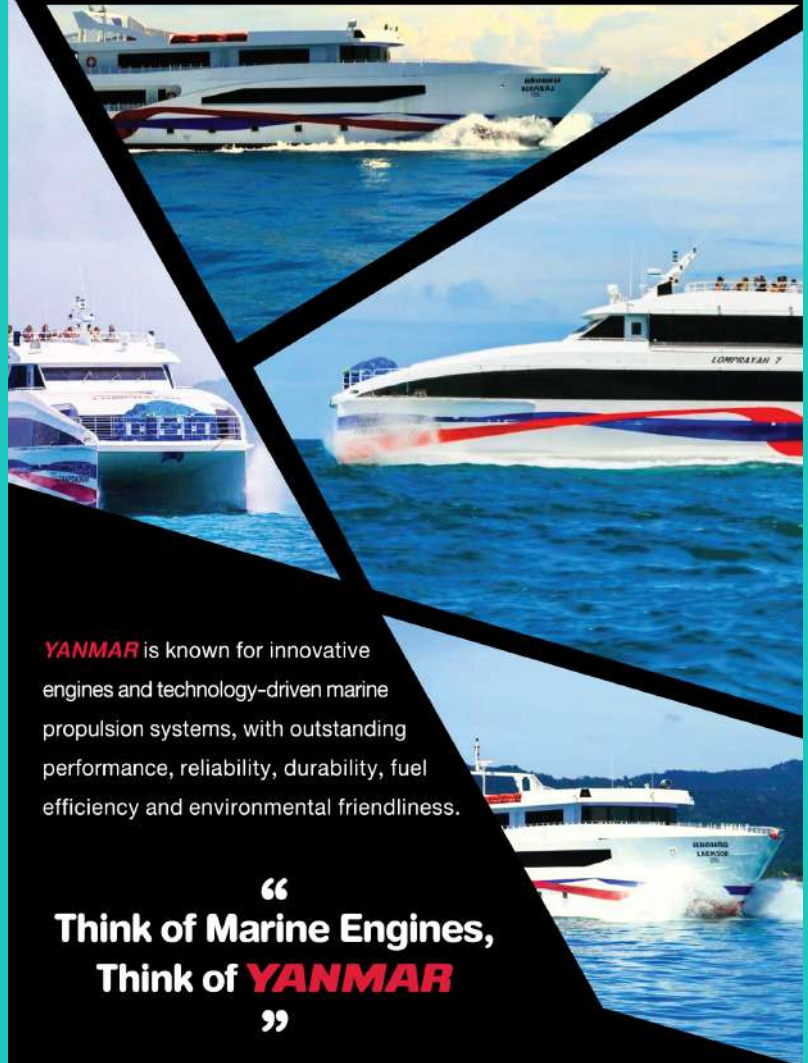
ในระดับสากล

ที่มา : <https://yanmarmarine.eu/jarle-berg/>

<https://www.bairdmaritime.com/fishing/catching/seining/vessel-review-jarle-berg-versatile-factory-seiner-to-operate-in-norwegian-coastal-waters>



YANMAR



YANMAR is known for innovative engines and technology-driven marine propulsion systems, with outstanding performance, reliability, durability, fuel efficiency and environmental friendliness.

“
Think of Marine Engines,
Think of **YANMAR**
”

YANMAR supplies the world's best marine diesel engines, drive systems, and marine-technology for recreational sailboats (9-110 hp), powerboats (150-640hp), and light commercial vessels (35-1822 hp).

They are lightweight, reliable, with a massive global service network.

So, whenever you think of marine engines,
think of **YANMAR**



Contact Information
Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine
(Pleasure High-Commercial) for Thailand

HULL CO., LTD.

167/3 Moo 4, Na-Jomtien, Sattahip, Chonburi 20250

Tel: +66(0) 38 238 131-2

Fax: +66(0) 38 238 133

Email: Info@hull.co.th

Website: www.hull.co.th

Boat design

OUzel มรดกความสง่างาม จาก Age of Sail



เรือใบขนาด 95 ฟุต 3 นิ้ว กำลังค่อยๆ เคลื่อนผ่านผืนน้ำอย่างสงบนิ่ง หัวเรือเชิดขึ้นเล็กน้อยรับคลื่น ท้ายเรือทอดยาวเป็นเส้นโค้งงดงาม และเงาของเสากับ rigging พาดลงบนใบเรือราวกับเส้นดินสอพินผ้าใบ เป็นภาพความงามอันสุดแสนจะคลาสสิก แทบจะไม่ต่างกับวิวัฒนาการของการเดินเรือในยุคแห่งการสำรวจ Age of Discovery

ถึงแม้ Ouzel จะเป็นเรือใบที่ถูกออกแบบมาเพื่อการเดินทางไกลและความเร็ว แต่เมื่อมองจากระยะใกล้ สิ่งแรกที่ปรากฏกลับเป็นความสง่างาม ความนิ่ง และความรู้สึกโรแมนติกแบบเรือใบคลาสสิกที่ดูราวกับกำลังแล่นอยู่กลางทะเลข้ามผ่านมาหลายทศวรรษ เมื่อแท้จริงแล้ว Ouzel เป็นเรือใบขนาด 95 ฟุต ที่ผสมผสานงานช่างแบบดั้งเดิมเข้ากับวิศวกรรมร่วมสมัยได้อย่างแนบเนียน

Ouzel มีความยาวตลอดลำ 29.04 เมตร หรือ 95 ฟุต 3 นิ้ว กว้าง 6.25 เมตร และกินน้ำลึก 3.66 เมตร โดยมี displacement 75 ตัน รูปทรงภายนอกได้รับโจทย์ให้สะท้อนมรดกการต่อเรือของ Maine ผ่านเส้นสายของ classic pilothouse cutter หัวเรือมี overhang ยาว ท้ายเป็น counter stern และ sheer line ที่ลาดเรียบยาวต่อเนื่องอย่างนุ่มนวล ขณะที่ teak-clad bulwarks และ deckhouse แบบดั้งเดิมช่วยเติมบรรยากาศของเรือใบคลาสสิกให้สมบูรณ์

แต่ความคลาสสิกของ Ouzel ไม่ได้หมายถึงการย้อนกลับไปใช้เทคโนโลยีในอดีต เพราะพื้นที่ที่เส้นน้ำถูกตัดผ่านสายตา ตัวตนอีกด้านหนึ่งของเธอก็ปรากฏขึ้น ใต้ตัวเรือคือ fin keel ที่ติดตั้ง hydrodynamic bulb เพื่อสร้างสมดุลระหว่างเสถียรภาพและสมรรถนะในการเล่นทวนลม พร้อม deep spade rudder และใบจักรสมัยใหม่ การเลือกใช้ keel ที่มีความลึกถึง 12 ฟุตเป็นส่วนหนึ่งของแนวคิดที่ต้องการเพิ่มศักยภาพด้าน performance โดยไม่ทำลายบุคลิกของเรือที่อยู่เหนือผืนน้ำ

ความน่าสนใจจึงอยู่ที่การออกแบบให้สองโลกอยู่ร่วมกัน โลกหนึ่งคือไม้ เส้นโค้ง และสัดส่วนแบบเรือใบ New England อีกโลกหนึ่งคือ composite construction, carbon fiber และระบบควบคุมการเดินเรือที่ทันสมัย Ouzel

ใช้โครงสร้าง wood-composite ซึ่ง Rockport Marine มีความเชี่ยวชาญ โดยนำไม้ Douglas fir และ western red cedar มาลามิเนตหลายทิศทาง เสริม carbon fiber ในตำแหน่งที่เหมาะสม และใช้ e-glass เป็นชั้นหุ้มภายนอก วิธีการนี้ยังรักษาความอบอุ่นและความงามของวัสดุธรรมชาติไว้ ขณะเดียวกันก็เพิ่มศักยภาพด้านโครงสร้างด้วยวัสดุสมัยใหม่

ขณะที่บนดาดฟ้า ความคลาสสิกยังคงดำเนินต่อไป หากเพียงถูกขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่แทบมองไม่เห็น เสาคาร์บอนไฟเบอร์ทรงสูงและ Park Avenue boom รองรับ sail plan ที่ออกแบบมาเพื่อการเดินทางระยะไกล ใบเรือประกอบด้วย fully battened mainsail, Yankee, staysail และ blade jib รวมถึง Code Zero สำหรับการแล่นในทิศทางตามลม ทั้งหมดได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงความง่ายในการจัดการสำหรับลูกเรือของ Ouzel

เมื่อใบเรือ Yankee และ staysail รับลม ตัวเรือจะเคลื่อนตัวไปข้างหน้าอย่างมั่นคง เส้น sheer ที่โค้งยาวยังคงมองเห็นได้ชัดเจนจากด้านข้าง ขณะที่ผืนใบขนาดใหญ่ได้เปลี่ยนแรงลมที่มองไม่เห็นให้กลายเป็นการเคลื่อนที่ที่จับต้องได้

การทดสอบใน Penobscot Bay ภายใต้มประมาณ 10-15 น็อต แสดงให้เห็นว่า Ouzel สามารถแล่นทวนลมด้วยความเร็วประมาณ 10 น็อต และทำความเร็วได้เกือบ 12 น็อตเมื่อเปลี่ยนเป็น reach โดยมีรายงานว่าเรือให้ความรู้สึกเบาที่พวงมาลัยและมีสมดุลในการควบคุมที่ดี

ภายในเรือ บรรยากาศเปลี่ยนจากทะเลเปิดมาเป็นความอบอุ่นของงานไม้ แต่ยังคงภาษาการออกแบบเดียวกับภายนอก พื้นที่ raised salon บน deckhouse รับแสงธรรมชาติได้มาก มีที่นั่งขนาดใหญ่ และ navigation station ขณะที่ lower salon ใช้การจัดวางแบบคลาสสิกมากขึ้น ห้องพักประกอบด้วย master cabin, guest cabins และพื้นที่สำหรับลูกเรือ การตกแต่งเลือกใช้ white painted panels คู่กับงานไม้ mahogany ให้ความรู้สึกเป็น modern classical ที่ไม่ทรนทรานห่างไกลจากความ เป็นเรือ

ความงามของ Ouzel คือการรักษาสัดส่วนและรายละเอียดให้สัมพันธ์กันตั้งแต่หัวเรือไปจนถึงท้ายเรือ จากเส้นสายภายนอกไปจนถึงพื้นที่ภายใน และจากวัสดุธรรมชาติไปจนถึงเทคโนโลยีที่ซ่อนอยู่ภายในโครงสร้าง

นี่คือเสน่ห์ของเรือ modern classic อย่างแท้จริง ไม่ใช่การทำของใหม่ให้ดูเก่า แต่คือการนำสิ่งที่พิสูจน์คุณค่ามาแล้วกลับมาใช้ในโลกปัจจุบัน พร้อมเติมเทคโนโลยีเท่าที่จำเป็นลงไปโดยไม่ทำลายจิตวิญญาณเดิม

เมื่อ Ouzel แล่นออกสู่ทะเล ภาพที่เห็นจึงไม่ได้เป็นเพียงภาพของ superyacht ขนาด 95 ฟุต หากเป็นภาพของงานออกแบบที่พยายามทำให้ความเร็ว ความแข็งแรง ความสะดวกสบาย และความงามเดินทางไปในทิศทางเดียวกัน ท่ามกลางเสียงลมที่ผ่าน rigging เสียงคลื่นที่กระทบหัวเรือ และผืนใบที่ค่อยๆ ขยับตามแรงลม เรือทั้งลำดูเหมือนกำลังบอกเล่าเรื่องราวการผจญภัยบนผืนน้ำในแต่ละครั้งอย่างเรียบง่าย สงบ และทรงพลัง



AI จะเข้ามาเปลี่ยน วิธีเดินเรืออย่างไร

การเดินเรือในอดีตอาศัยประสบการณ์ของคนเป็นหลัก กับต้นและต้นหนต้องอ่านแผนที่ ดูเข็มทิศ สังเกตสภาพอากาศ ประเมินคลื่นลม และมองเรือที่อยู่โดยรอบ ก่อนตัดสินใจว่าจะเดินเรือไปทางใด การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีค่อยๆ ทำให้กระบวนการเหล่านี้แม่นยำขึ้น ตั้งแต่เรดาร์ ระบบนำร่องด้วยดาวเทียม GPS, AIS ไปจนถึง Electronic Chart Display and Information System หรือ ECDIS แต่การมาถึงของ Artificial Intelligence หรือ AI กำลังนำการเดินเรือเข้าสู่อีกขั้น เพราะระบบไม่ได้เพียงแสดงข้อมูลให้คนอ่านอีกต่อไป แต่จะช่วยนำข้อมูลจำนวนมากมาประมวลผลพร้อมกัน วิเคราะห์สถานการณ์ และเสนอการตัดสินใจได้ดียิ่งขึ้น

MV Blue Horizon
Bulk Carrier
Course 045°
Speed 15.1 kn
AI Navigation: ACTIVE

SHARING WEATHER DATA

COLLISION AVOIDANCE

MV Ocean Spirit
Cargo Ship
Course 087°
Speed 14.2 kn
AI Navigation: ACTIVE

MV Horizon
Container Ship
Course 312°
Speed 16.8 kn
AI Navigation: ACTIVE

จากเครื่องมือที่บอกตำแหน่ง สู่ระบบที่เข้าใจสถานการณ์ AI กำลังเข้ามาเปลี่ยนระบบนำทางแบบเดิม ด้วยการนำข้อมูลจาก Radar, AIS, GPS, กล้อง, ECDIS และเซนเซอร์ต่างๆ มาประมวลผลร่วมกัน เพื่อสร้างภาพรวมของสถานการณ์รอบเรือ หรือ situational awareness เทคโนโลยีลักษณะนี้มีการพัฒนาหลายปีแล้ว เช่น Intelligent Awareness ของ Rolls-Royce ที่ผสานข้อมูลจากเซนเซอร์หลายชนิด เพื่อช่วยให้นักเดินเรือมองเห็นและประเมินสภาพแวดล้อมรอบเรือได้ดีขึ้น ดังนั้น AI บนเรือจึงไม่ได้มีสมองเพียงหนึ่งชุด แต่เป็นเครือข่ายของระบบที่ช่วยดูแลตั้งแต่การมองทะเล การเดินเรือ เครื่องจักร ไปจนถึงการจัดการข้อมูลระหว่างเรือกับฝั่ง

การพัฒนาทั้งหมดนี้นำไปสู่แนวคิดที่เรียกว่า Maritime Autonomous Surface Ships หรือ MASS แต่ไม่ได้หมายความว่าเรือทุกลำจะกลายเป็นเรือไร้คนขับในทันที โดย IMO แบ่งระดับของ autonomy ไว้ตั้งแต่ระดับที่เรือยังมีลูกเรือแต่ใช้ระบบอัตโนมัติ และ decision support ไปจนถึงเรือที่ควบคุมจากระยะไกลโดยไม่มีคนอยู่บนเรือ และระดับสูงสุดคือเรือที่ระบบสามารถตัดสินใจและกำหนดการกระทำได้ด้วยตัวเอง

ปี 2026 เรืออัตโนมัติเข้าสู่ยุคของกฎสากล ความเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญเกิดขึ้นในปี 2026 เมื่อ International Maritime Organization หรือ IMO รับรอง International Code of Safety for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS Code) ในเดือนพฤษภาคม 2026 โดย MASS Code เป็นกรอบการกำกับดูแลระดับนานาชาติสำหรับเรือที่ทำงานแบบควบคุมจากระยะไกลหรือมีระบบอัตโนมัติ โดยกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และการปกป้องสิ่งแวดล้อมให้เทียบเคียงกับเรือแบบดั้งเดิม และมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2026 สำหรับเรือบรรทุกสินค้าที่อยู่ภายใต้ขอบเขตที่กำหนดของ SOLAS

การมี MASS Code ไม่ได้หมายความว่าโลกกำลังเปลี่ยนไปสู่เรือไร้คนขับทั้งหมดในทันที

แต่สะท้อนว่าเทคโนโลยีเดินทางมาถึงจุดที่จำเป็นต้องมีการอภิปรายการรองรับอย่างจริงจัง และสิ่งที่น่าสนใจคือ IMO ไม่ได้มอง autonomy แยกออกจาก digitalization เพราะอนาคตของการเดินเรือเกี่ยวข้องกับ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง เรือ ท่าเรือ และฝั่ง

ในเดือนมีนาคม 2026 IMO Facilitation Committee ยังได้อนุมัติ IMO Strategy on Maritime Digitalization ซึ่งให้ความสำคัญกับ interoperability, standardization, data sharing และ data governance เพื่อใช้ข้อมูลเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือและปรับปรุงประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อม นั่นหมายความว่า “เรืออัจฉริยะ” ในอนาคตอาจไม่ได้ฉลาด เพราะมี AI อยู่บนเรือเพียงอย่างเดียว แต่เพราะเรือสามารถ รับข้อมูล แลกเปลี่ยนข้อมูล และทำงานร่วมกับระบบบนฝั่งได้

งานวิจัยเกี่ยวกับ MASS ไม่ได้ศึกษาเรื่องเทคโนโลยีเพียงอย่างเดียว แต่ยังครอบคลุมเรื่อง human element, safety, cybersecurity, liability, port operations และการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินด้วย การมี AI บนเรืออาจทำให้บทบาทของคนเดินเรือเปลี่ยนไป จากผู้ที่ต้องทำทุกอย่างด้วยตัวเองไปเป็นผู้ที่ต้อง กำกับ ตรวจสอบ และเข้าใจการทำงานของระบบอัตโนมัติ โดยทักษะสำคัญของคนเดินเรือในอนาคตจึงอาจไม่ได้มีเพียงการอ่านเรดาร์หรือควบคุมเรือ แต่รวมถึงความสามารถในการทำงานร่วมกับระบบดิจิทัล การประเมินคำแนะนำจาก AI และการเข้าควบคุมระบบเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ระบบอัตโนมัติไม่สามารถรับมือได้

เรืออาจฉลาดขึ้น แต่ไม่ได้หมายความว่า จะไร้ความเสี่ยง AI กำลังเปลี่ยนวิธีเดินเรืออย่างชัดเจน แต่เทคโนโลยีที่ฉลาดขึ้นไม่ได้หมายความว่าความเสี่ยงจะหายไป ยิ่งระบบเดินเรือพึ่งพาซอฟต์แวร์ เซนเซอร์ การเชื่อมต่อข้อมูล และระบบควบคุมมากขึ้น ความเสี่ยงอีกด้านก็เพิ่มขึ้นตามมา นั่นคือ cybersecurity โดยหากระบบนำทาง เครื่องจักร หรือระบบสื่อสารของเรือเชื่อมต่อกันมากขึ้น การป้องกันไม่ให้ข้อมูลถูกเปลี่ยนแปลงหรือระบบถูกโจมตี

ก็กลายเป็นส่วนหนึ่งของความปลอดภัยในการเดินเรือโดยตรง ขณะที่ IMO เองระบุว่าการเปลี่ยนผ่านสู่ digitalization ต้องคำนึงถึง cybersecurity และความสามารถของระบบในการรับมือกับ disruption และภัยคุกคามทางไซเบอร์

ดังนั้นอนาคตของการเดินเรืออาจไม่ได้เป็นภาพของเรือที่แล่นอยู่กลางทะเลโดยไม่มีใครอยู่บนสะพานเดินเรือ แต่เป็นภาพของมนุษย์และระบบอัจฉริยะที่ทำงานร่วมกัน เพราะสุดท้ายแล้ว ทะเลยังคงยากแท้หยั่งถึง คลื่นยังเปลี่ยนทิศ ลมยังเปลี่ยนความแรง เรือแต่ละลำยังมีพฤติกรรมของตัวเอง และสถานการณ์บางอย่างไม่สามารถคาดการณ์ได้ทั้งหมดในสถานการณ์ที่ คิบบีทะเล สกอกก็ทะเล และคงมีเพียงคนเรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเท่านั้นที่ย่อมรู้ใจทะเลที่สุด แต่ก็ต้องรอดูความก้าวหน้าของเทคโนโลยี AI กับการเดินเรือกันต่อไปว่าจะมีอะไรมาให้เราได้ลุ้นกันบ้าง

แหล่งข้อมูล

IMO - MASS Code ในเดือนพฤษภาคม 2026 IMO รับรอง MASS Code ซึ่งเป็นก้าวสำคัญของการกำกับดูแลเรือ autonomous และ remotely operated ในระดับสากล

Ocean Engineering - Collision Avoidance งานทบทวนของ Zhang และคณะ รวบรวมพัฒนาการของระบบ collision avoidance สำหรับ MASS ตั้งแต่เทคโนโลยี e-navigation ไปจนถึงระบบวางแผน และตัดสินใจอัตโนมัติ

IMO - Autonomous Shipping FAQ อธิบายระดับของ MASS บทบาทของมนุษย์ Remote Operations Centre และขอบเขตของ MASS Code ในปัจจุบัน

Expert Systems with Applications - Intelligent Ship Collision Avoidance งาน systematic review ที่รวบรวมแนวโน้มการวิจัยด้าน intelligent collision avoidance ในช่วงประมาณ 20 ปีที่ผ่านมา

Harbor Pilot Boat
Course 265
Speed 10.6
AI Assist: A

Sea Voy Research
Course 1
Speed 10
AI Naviga



โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

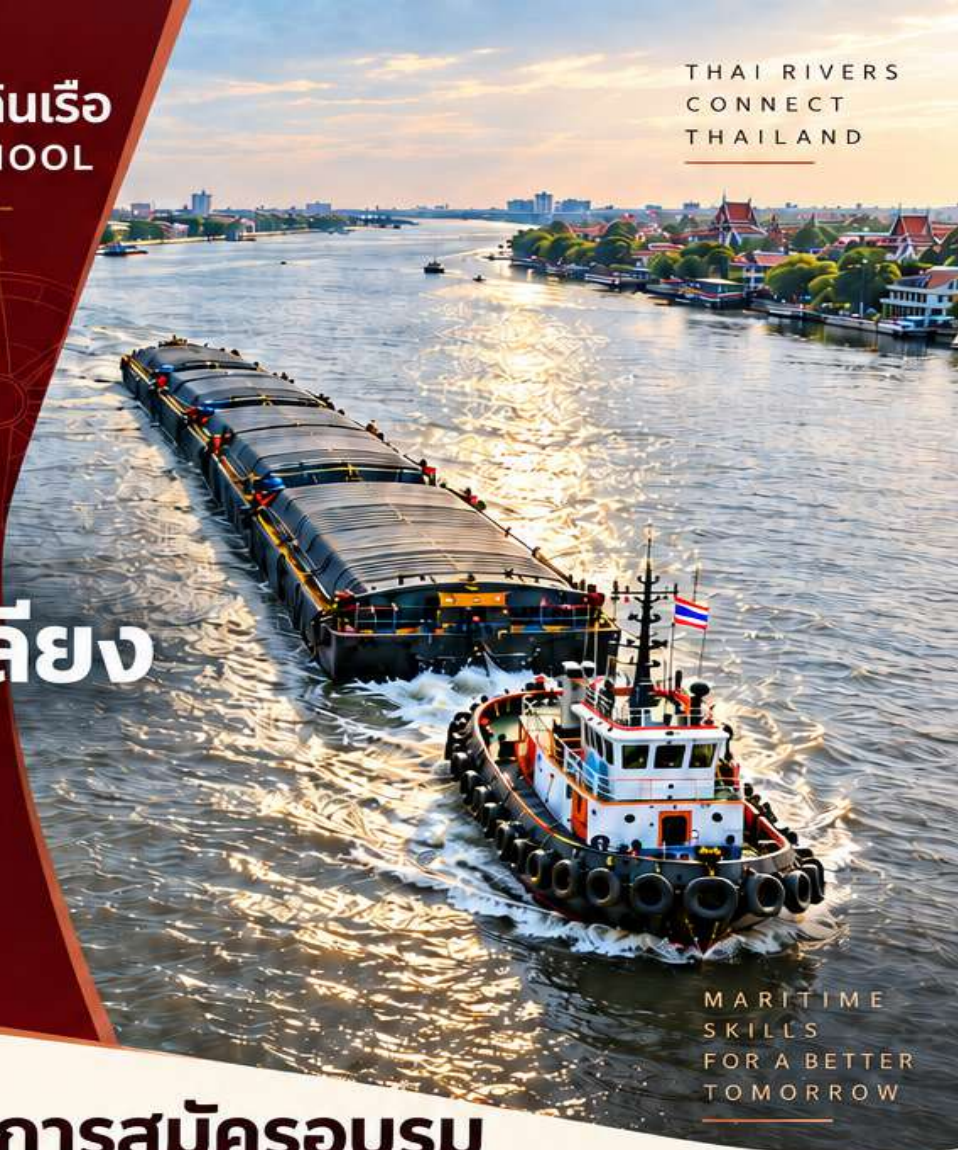
THAI RIVERS
CONNECT
THAILAND

หลักสูตร ทบทวน ประกาศนียบัตร ผู้ควบคุมเรือลำเลียง



REFRESHER COURSE

SAFER SEAS
STRONGER TOMORROW



MARITIME
SKILLS
FOR A BETTER
TOMORROW



เอกสารประกอบการสมัครอบรม



1. บัตรประชาชน



2. รูปถ่ายใส่สูทผูกเนกไท
พื้นหลังสีขาว จำนวน 3 รูป



3. ใบรับรองแพทย์ ระบุ

- สุขภาพร่างกายแข็งแรง
- ตาไม่บอดสี
- การได้ยินเป็นปกติ



4. หนังสือรับรองการทำงาน



5. สำเนาบัตรประชาชนของ
ผู้รับรองการทำงาน



6. ทะเบียนเรือ



7. บัตรสมาร์ตการ์ดเดิม



สอบถามเพิ่มเติม



065-5935091 พี่กุล



062-5596416 พี่อ้อฟ



085-8062691 น้องทราย



095-3860039 น้องหญิง



DISCIPLINE
PEOPLE
SAFER
WATERS



โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

เส้นทางสู่นาคต
ในอาชีพทางน้ำ
เริ่มต้นที่นี่

หลักสูตร เรือบรรทุกทุกคนโดยสาร

เสริมความรู้ สู่ความปลอดภัย
บนเส้นทางทางน้ำ

เดินทางปลอดภัย
สู่ทุกจุดหมาย



เอกสารประกอบการสมัครอบรม

- 1 บัตรประชาชน
- 2 รูปถ่ายใส่สูทผูกเนคไท พื้นหลังขาว จำนวน 3 รูป
- 3 ใบรับรองแพทย์ ระบุ
 - สุขภาพร่างกายแข็งแรง
 - ตาไม่บอดสี
 - การได้ยินเป็นปกติ
- 4 หนังสือรับรองการทำงาน
- 5 สำเนาบัตรประชาชนผู้รับรองการทำงาน
- 6 ทะเบียนเรือ



สอบถามเพิ่มเติม

- 065-5935091 พี่กุล
- 062-5596416 พี่อ้อฟ
- 085-8062691 น้องทราย
- 095-3860039 น้องหญิง



สแกน QR Code เพื่อติดต่อสอบถาม

ความรู้วันนี้ เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัยในวันพรุ่งนี้



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