

บทที่ 5

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

อภิปรายผล

1. ผลกระทบของเรือไทยและผู้ประกอบการเจ้าของเรืออันเกิดจากระบบการตรวจสอบคุณภาพของเรื่อน้ำมันในประเทศไทย

จากผลของการออกแบบสอบถามและบทสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทน้ำมันของไทยจะเห็นได้ว่าระบบการตรวจสอบคุณภาพของเรื่อน้ำมัน ซึ่งบริษัทน้ำมันในประเทศไทยใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบเรือ ก่อนที่จะนำเรือเข้ามาใช้ในธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อการทำธุรกิจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการในการประเมินคุณภาพของเรื่อน้ำมันชายฝั่งของไทย โดยผู้ทำการประเมินของบริษัทน้ำมันที่มีผู้บริหารที่มีบริษัทแม่เป็นบริษัทต่างชาติ และใช้มาตรฐานของบริษัทแม่ที่อยู่ในต่างประเทศ ซึ่งมีความเป็นมาตรฐานสากลในการประเมิน ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดหรือข้อปฏิบัติในการประเมินเรือ ก็จะส่งผลกระทบต่อเรื่อน้ำมันชายฝั่งของไทย ผู้บริหารกองเรือและผู้ประกอบการเจ้าของเรือเป็นอย่างมาก โดยทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการเจ้าของเรื่อน้ำมันไทย แต่ละบริษัทนั้นมีความแตกต่างกันในมาตรฐานการดำเนินการ และความสามารถในการประกอบธุรกิจ อีกทั้งยังมีความพร้อมในการรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่ต่างกัน โดยเฉพาะข้อจำกัดในด้านบุคลากรที่เชี่ยวชาญ และมีความรู้ความสามารถให้เป็นที่ยอมรับของผู้ประเมิน ในขณะที่เดียวกันการเปลี่ยนแปลงหรือความเข้มข้นที่มากขึ้นของการประเมิน ก็จะส่งผลกระทบให้ผู้บริหารกองเรือ และเจ้าของเรื่อน้ำมันชายฝั่งของไทย ในการที่จะมีค่าใช้จ่ายในการบริหารงานหรือการปรับปรุงเรือมากยิ่งขึ้น แต่ก็ยังมีความกังวลในค่าขนส่งที่เหมาะสม เพราะผู้ว่าจ้างเรือในการขนส่งส่วนใหญ่ ก็ยังมีทัศนคติ ที่จะใช้เรื่อน้ำมันที่มีค่าขนส่งที่ถูกกว่าเรื่อน้ำมันลำอื่น ๆ เป็นหลัก เพื่อเป็นการลดต้นทุน และค่าใช้จ่ายของบริษัทอื่นจะนำมาซึ่งผลกำไรที่มากขึ้น

2. ผลกระทบที่มีต่อผู้ประกอบการเรื่อน้ำมันชายฝั่งในประเทศไทย เนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงอย่างสำคัญของอนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศ (International Convention) ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งส่งผลกระทบทั้งในปัจจุบันและต่อไปในอนาคต

จะเห็นได้ว่าระบบการตรวจสอบคุณภาพของเรื่อน้ำมันไทยได้ส่งผลกระทบต่อการค้าเดินธุรกิจของเจ้าของเรือและผู้บริหารกองเรื่อน้ำมันของไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งหากจะวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างการตรวจเรือเพื่อรับรองคุณภาพโดยหน่วยงานของรัฐบาลไทยที่รับผิดชอบกับ

ในภาคเอกชนนั้นจะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันเป็นอย่างมากในรายละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับภาคอุตสาหกรรมเรือน้ำมันของไทย ซึ่งหากเป็นในต่างประเทศ เช่น ประเทศในแถบทวีปยุโรป หรือประเทศในทวีปเอเชีย เช่น ฮองกง ญี่ปุ่น หรือ สิงคโปร์ ซึ่งในประเทศเหล่านั้นนั้น ภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดข้อบังคับที่สำคัญในการรับรองเรือ โดยเฉพาะเรือที่ได้ทำการจดทะเบียน ณ ประเทศนั้น ๆ เพื่อเป็นแนวทางให้ภาคเอกชนหรือ ภาคอุตสาหกรรมนั้นเป็นผู้ปฏิบัติตาม และจะคอยกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด อันเนื่องมาจากประเทศเหล่านี้ได้ถือปฏิบัติตามภาคีอนุสัญญาต่าง ๆ ที่ทางองค์การทางทะเลสากลระหว่างประเทศ (IMO) อย่างเคร่งครัด อาทิเช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศการป้องกันมลพิษจากเรือ MARPOL 73/ 78 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญานี้ในข้อ 13 G และ 13 H จะส่งผลกระทบอย่างมากกับการเปลี่ยนแปลงในภาคอุตสาหกรรมเรือน้ำมันของไทยหากมีการประกาศเพื่อบังคับใช้ให้เรือที่จดทะเบียนไทยต้องปฏิบัติตาม โดยหน่วยงานรัฐ เพราะเป็นการยกเลิกการใช้งานของเรือบรรทุกน้ำมันที่มีเปลือกเรือชั้นเดียว มาเป็นเปลือกเรือแบบสองชั้นตามระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้นประเทศที่ได้มีการตื่นตัว เริ่มวางแผนกำหนดคน โยบาย เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้น ก็สามารถที่จะทำให้ภาคอุตสาหกรรมของประเทศนั้นมีการเรียนรู้ที่จะปรับตัวและเตรียมแผนการดำเนินการในทางธุรกิจไว้ล่วงหน้าเพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจในอนาคต

โดยเฉลี่ยแล้วเรือน้ำมันชายฝั่งของไทยเป็นเรือที่มีขนาดบรรทุกอยู่ระหว่าง 1,000 – 3,000 ตัน ซึ่งมีเป็นจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของเรือน้ำมันทั้งหมด ที่บริษัทที่ทำการประเมินเรือส่วนใหญ่ได้มีการใช้งานอยู่ในระบบ ขณะเดียวกัน อายุโดยเฉลี่ยของเรือน้ำมันชายฝั่งของไทยก็มีอายุมาก โดยกว่าครึ่งหนึ่งอยู่ในช่วงอายุ 21 – 30 ปี ซึ่งก็จะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษามากขึ้นตามอายุเรือที่มากขึ้นเช่นกัน แต่มูลค่าของเรือก็จะต่ำลงตามอายุที่มากขึ้นด้วย โดยทั่วไปแล้ว เรือน้ำมันชายฝั่งของไทยเกือบทั้งหมดจะไม่ได้อยู่ในระบบการรับรองมาตรฐานของสถาบันรับรองเรือสากลที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป (IACS – International Association Classification Society)

เรือน้ำมันชายฝั่งของไทยส่วนใหญ่แล้ว ไม่ได้ได้รับการรับรองโดย กลุ่มสมาชิกของ IACS มีเพียงจำนวนน้อยเท่านั้น เรือที่ซื้อใหม่จากต่างประเทศเกือบทั้งหมดจะได้รับการรับรองติดมากับเรือด้วย แต่หลังจากนั้น ผู้บริหารกองเรือ หรือเจ้าของเรือจะยกเลิกการรับรองโดยเปลี่ยนมาใช้ในการรับรองโดยสถาบันรับรองเรือของไทย ที่เป็นหน่วยงานของรัฐ TG ก็คือกองตรวจเรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งไม่ได้เป็นสมาชิกของกลุ่ม IACS เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการคงไว้ของการรับรองดังกล่าว ทำให้มาตรฐานของเรือไทยนั้นไม่ได้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งแนวทางปฏิบัติแล้ว กองตรวจเรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ก่อนข้างจะผ่อนผันให้กับเรือน้ำมันที่จดทะเบียนไทย อันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจ และความต้องการในอุตสาหกรรม

น้ำมันของไทย ซึ่งจะส่งผลดีในระยะสั้น ๆ เท่านั้น เพราะการผ่อนผันดังกล่าวจะส่งผลให้กองเรือไทยไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเป็นไปตามมาตรฐานสากล เกิดการเสียเปรียบหากมีความจำเป็นต้องเดินทางไปต่างประเทศ ก็จะสูญเสียโอกาสในการทำธุรกิจ เมื่อต้องแข่งขันกับเรื่อน้ำมันของเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นต้น เรื่อน้ำมันชายฝั่งของไทยจะมีมาตรฐานที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญาสากล เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศการป้องกันมลพิษจากเรือ MARPOL 73/78 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญานี้ในข้อ 13 G และ 13 H ซึ่งจะทำให้เรื่อน้ำมันไทยถูกจำกัดในการวิ่งไปรับสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านที่มีการปฏิบัติตาม อนุสัญญาดังกล่าวไปเรียบร้อยแล้ว แต่เรือต่างประเทศกลับสามารถมาทำการวิ่งรับส่งสินค้าแข่งขันกับเรื่อน้ำมันของไทย ได้เพราะประเทศไทยยังไม่ได้ดำเนินการใด ๆ ที่จะต้องปฏิบัติให้เรื่อน้ำมันทุกลำต้องปฏิบัติตาม เป็นต้น ดังนั้นหากบริษัทประเมินเรือ ได้มีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดที่สำคัญเช่น เรื่อน้ำมันที่จะนำมาใช้ในธุรกิจนั้น ต้องเป็นเรือที่ได้รับรองจากกลุ่มสมาชิกของ IACS เท่านั้น ก็จะส่งผลให้เรื่อน้ำมันชายฝั่งในปัจจุบัน เกือบทั้งหมด ไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

แต่ในทางกลับกันภาคอุตสาหกรรมเรื่อน้ำมันของไทยโดยเฉพาะบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นบริษัทน้ำมันใหญ่ ๆ กลับต้องพยายามผลักดันโดยการชักจูงและผลักดันให้ภาครัฐดำเนินการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหลาย ๆ ฉบับ ไม่ว่าจะเป็นการออกกฎหมายเพื่อรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศการป้องกันมลพิษจากเรือปี 1974 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto, MARPOL 73/78) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแห่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ปี 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969) เป็นต้น โดยมีจุดประสงค์หลัก ที่จะทำให้มาตรฐานของเรื่อน้ำมันของไทยได้มีการพัฒนา มีความเป็นมาตรฐานที่ใกล้เคียงกัน และมีศักยภาพสามารถแข่งขันกับเรือต่างประเทศได้ ในขณะที่เดียวกันผู้บริหารกองเรือ และ เจ้าของเรือก็จะต้องมีความตื่นตัว ในการวางแผนในการดำเนินการธุรกิจอย่างเป็นระบบ เพื่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมเรื่อน้ำมันของไทย

อย่างไรก็ดีสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันของไทยที่ไม่ได้ รับการรับรองโดยสถาบันชั้นเรือที่เป็นสมาชิกของ IACS – International Association Classification Society ก็จะไม่ได้รับการยอมรับ บริษัทผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ที่ยังคงความคลางแคลงใจต่อความสามารถ ของ หน่วยงานภาครัฐของไทยที่เกี่ยวข้อง ในการให้การรับรองเรือบรรทุกน้ำมันที่ได้รับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ซึ่งจะผลให้เรือบรรทุกน้ำมันของไทยในปัจจุบัน ซึ่งมากกว่าร้อยละ 90 ไม่สามารถดำเนินการเปลี่ยนแปลงได้ ต้องเลิกใช้งานไปโดยปริยาย ส่งผลกระทบต่อขนาดบรรทุกรวมของเรือบรรทุกน้ำมันของไทยก็จะ

ลดลง ถ้าหากผู้ประกอบการยังไม่ได้มีการเตรียมการ หรือวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะมาถึงในเร็ว ๆ นี้

3. ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อเรือไทยและผู้ประกอบกิจการเรือน้ำมันไทย และปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อทัศนใจดำเนินกิจการเรือน้ำมันให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ผลจากการที่ประเทศไทยนั้นยังไม่ได้ปฏิบัติตาม อนุสัญญาระหว่างประเทศในหลาย ๆ ฉบับ รวมถึงมีมาตรการเพื่อการบังคับใช้อย่างจริงจัง ทำให้เรือน้ำมันของไทยนั้นยังไม่เป็นที่ยอมรับกับบริษัทน้ำมันใหญ่ ๆ ในการใช้เรือเพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งน้ำมันของบริษัท ไม่ว่าจะเป็นโดยตรง หรือโดยอ้อม ซึ่งระบบการประเมินคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมันของบริษัทน้ำมันใหญ่ ๆ โดยเฉพาะบริษัทน้ำมันในประเทศไทยซึ่งมีผู้ถือหุ้นหลักเป็นบริษัทข้ามชาติ เช่น บริษัทเชลล์ บริษัทเอสโซ่ เป็นต้น บริษัทเหล่านี้ได้นำระบบการประเมินคุณภาพของเรือน้ำมัน ซึ่งมีการพัฒนาอย่างเป็นรูปแบบ และอ้างอิงกับมาตรฐานสากล และได้นำมาบังคับใช้อย่างจริงจังกับสาขาของบริษัทที่มีธุรกิจดำเนินอยู่ทั่วไปในหลาย ๆ พื้นที่ทั่วโลก ดังนั้นเมื่อนำระบบดังกล่าวมาใช้ในประเทศไทย ก็จะส่งผลกระทบต่อเรือน้ำมันชายฝั่งของไทยซึ่งมีขอบเขตการเดินเรือไม่ไกลนัก ส่วนใหญ่จะอยู่เฉพาะน่านน้ำภายในประเทศ หรือ ในประเทศใกล้เคียงเท่านั้น

จากผลของการออกแบบสอบถามจะเห็นได้ว่าผู้บริหารกองเรือ และเจ้าของเรือนั้นได้ให้ความสำคัญกับบุคลากรประจำเรือเป็นอันดับแรก ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้น บุคลากรประจำเรือ มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการผลักดันให้เรือบรรทุกน้ำมันลำนั้นมีความเป็นมาตรฐาน และคุณภาพเป็นไปตามที่บริษัทผู้ค้ากำหนด ขณะเดียวกันก็เป็นอุปสรรคสำคัญในการขยายขอบเขตของการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากปัจจุบัน มีการขาดแคลนบุคลากรประจำเรือน้ำมันอย่างมาก ยกตัวอย่างเช่นหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโดยตรงในการผลิตบุคลากรประจำเรือ คือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ค่อนข้างมีขีดจำกัดในการผลิตบุคลากรที่เหมาะสมป้อนเข้าสู่ในระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรในระดับนายประจำเรือ ซึ่งขณะนี้ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มีความสามารถในการผลิตบุคลากรที่ได้รับการยอมรับในภาคอุตสาหกรรม การเดินเรือของไทย ในหลักสูตรปกติเพียงปีละ 180 นาย โดยแยกเป็นฝ่ายเดินเรือ 120 นาย และฝ่ายช่างกลเรือ 60 นาย เท่านั้น แต่ในขณะเดียวกัน ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีก็พยายามสนับสนุนการเพิ่มการผลิตบุคลากรระดับนายประจำเรือโดยเลือกอบรมเป็นหลักสูตรเร่งรัด เฉพาะฝ่ายช่างกลเรือ หลักสูตร 3 ปี อีกจำนวน 45 นาย และ เฉพาะฝ่ายเดินเรือ หลักสูตร 2.5 ปี อีก 60 นาย ซึ่งบุคลากรที่จบการศึกษาจากสถาบันก็จะกระจายไปทำงานตามความต้องการในภาคอุตสาหกรรมเรือไทย ตามความต้องการของภาคเอกชนในส่วนต่าง ๆ ทั้งบนบกและในทะเล แต่การจะได้บุคลากรที่มีคุณสมบัติได้ตามมาตรฐานที่กำหนดเพื่อจะได้ปฏิบัติงานเฉพาะในเรือน้ำมันนั้นก็ยังมีข้อจำกัด

ปลีกย่อยอีกมากทำให้บุคลากรที่จะทำงานในเรื่องน้ำมันนั้นยังไม่เพียงพอ ในขณะเดียวกันปัจจุบันนี้มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ก็ร่วมมือกับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีในการเริ่มผลิตบุคลากรในด้านนี้ป้อนเข้าสู่ตลาดเช่นกัน นอกเหนือจากนั้นภาคเอกชนของไทยเองก็ได้มีการจัดตั้งสถาบันเอกชนเพื่อผลิตบุคลากรในด้านนี้ แต่คุณภาพและการเป็นที่ยอมรับในวงการอุตสาหกรรมเรือไทยก็ยังเป็นคำถามที่หลาย ๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ให้ความสนใจ

การที่จะได้บุคลากรที่มีคุณภาพตามที่กำหนดนั้นประสบการณ์หรือชั่วโมงการทำงานบนเรือน้ำมันมีส่วนสำคัญมาก ที่จะบอกได้ว่า บุคลากรประจำเรือดังกล่าวได้มีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติงานดังกล่าวได้ อีกประการผู้แทนของบริษัทเอกชนในการประเมินคุณภาพเรือน้ำมันเพื่อนำมาใช้ในธุรกิจ อาจจะกำหนดความต้องการเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะในส่วนของบริษัทเอง เช่น ต้องการให้นายประจำเรืออาวุโสขึ้นจะต้องอยู่ทำงานกับบริษัทเรือนั้น ๆ มาแล้วอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 2 ปี เมื่อนับชั่วโมงการทำงานรวมกัน หรือนายเรือ และต้นเรือต้องอยู่ในตำแหน่งบนเรือน้ำมันลำนี้มาแล้วรวมกันไม่ต่ำกว่า 2 ปี เป็นต้น ซึ่งในแต่ละ บริษัทเอกชนนั้นจะตั้งข้อกำหนดของตนเอง ซึ่งมีที่มาจากประสบการณ์ และความรู้ที่แต่ละบริษัทได้ให้ความสำคัญ และ มีความสนใจแตกต่างกันออกไป

ประเภทและขนาดของเรือน้ำมันก็เป็นข้อจำกัดอีกหนึ่ง ในการจัดบุคลากรประจำเรือที่มีความแตกต่างกันออกไป อาทิเช่นเรือน้ำมันที่เดินเฉพาะภายในประเทศ ก็มีความต้องการบุคลากรประจำเรือในระดับความสามารถตามขั้นของประกาศนียบัตร ที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี แตกต่างไปจาก บุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือน้ำมันที่ต้องเดินทางไปต่างประเทศ หรือประเทศใกล้เคียง เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

ผู้บริหารกองเรือยังมีความเห็นว่าภาครัฐควรที่จะมีการสนับสนุนต่ออุตสาหกรรมกองเรือน้ำมันไทยอย่างเป็นรูปธรรมมากกว่านี้ การขาดแคลนบุคลากรประจำเรือ ที่มีความพร้อมในการปฏิบัติงาน ทำให้เป็นปัญหาใหญ่ในการพัฒนากองเรือน้ำมันไทย ภาคเอกชนไม่ได้ต้องการเฉพาะจำนวนคนประจำเรือที่มีจำนวนมากขึ้น แต่ต้องการคุณภาพและเป็นที่ยอมรับของตลาดด้วยเช่นกัน

การให้การรับรองและปฏิบัติตามสนธิสัญญาสากลที่สำคัญ ก็จะส่งผลให้เรือบรรทุกน้ำมันของไทยนั้นเป็นที่ยอมรับในธุรกิจน้ำมัน และบริษัทผู้ค้าน้ำมันใหญ่ ๆ มากยิ่งขึ้น จะเป็นการเปิดตลาดให้กับกองเรือบรรทุกน้ำมันของไทยในการที่จะแข่งขันกับเรือของประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซีย สิงคโปร์ หรือเวียดนามได้ มิฉะนั้นกองเรือบรรทุกน้ำมันของไทย ก็จะสูญเสียโอกาสในการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ไม่สามารถปรับปรุงคุณภาพเพิ่มเติม เอื้อให้กับธุรกิจการค้าน้ำมันของ

ประเทศได้ ต้องพึงพาการใช้เรือที่มีสัญชาติต่างประเทศ ในการขนส่งสินค้า ไป หรือมาจากต่างประเทศ หรืออาจทำให้บริษัทน้ำมันต่างชาติที่มีที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ดำเนินนโยบายในการเลิกใช้เรือบรรทุกน้ำมันที่จดทะเบียนไทย เนื่องจากมีมาตรฐานที่ต่ำกว่ามาตรฐานสากล แล้วหันไปขอยกเว้นเพื่อใช้เรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติต่างประเทศที่มีมาตรฐานเป็นไปตามข้อกำหนดของบริษัทนั้น ๆ มาใช้ในธุรกิจขนส่งของบริษัทแทน

แนวทางการศึกษาต่อ

1. ศึกษาเพิ่มเติมกรณีหากภาครัฐได้ทำการรับรองและปฏิบัติตามสนธิสัญญาสากลที่สำคัญเช่น MARPOL 73/ 78 และหากมีการออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมารองรับแล้ว จะส่งผลกระทบต่อภารกิจเรือน้ำมันของไทยอย่างไรบ้าง
2. การเปลี่ยนแปลงของเรือน้ำมันไทยที่มีอายุมาก และขนาดบรรทุกที่น้อย จะส่งผลกระทบต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมเรือน้ำมันของไทย และผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการในอนาคตอย่างไรบ้าง
3. การเปลี่ยนแปลงของระบบตรวจสอบคุณภาพของเรือบรรทุกน้ำมันของไทย ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นไปตามมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น
4. ศึกษาผลกระทบของระบบตรวจสอบคุณภาพของเรือต่อเรือบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว และเรือบรรทุกสารเคมี