

สรุปผลการประชุมระดมสมอง
ยุทธศาสตร์ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมปลาทูน่าไทย
วันจันทร์ที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ณ ห้องประชุม สถาบันยุทธศาสตร์การค้า
ดำเนินรายการโดย ผศ.ดร. ธนวรรณ พลวิชัย

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

สถาบันยุทธศาสตร์การค้า

- | | |
|---------------------------|-------------|
| 1. คุณดาลัด แก้วไพฑูรย์ | ผู้อำนวยการ |
| 2. คุณมนสิชา แดงรัมย์โสภณ | เจ้าหน้าที่ |

กลุ่มผู้ผลิตปลาทูน่า

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| 1. คุณณัฐ อ่อนศรี | อุปนายกและประธาน |
| 2. คุณอรรถพันธ์ มาศรีงสรรค์ | กรรมการ |
| 3. คุณศุภเสกข์ ลีกลางกูร | กรรมการ |
| 4. คุณชัยวัฒน์ อินทรชาธร | ผู้จัดการฝ่ายการค้า |
| 5. คุณสุพัตรา รั้วไพโรจน์ | เจ้าหน้าที่ฝ่ายการค้า |
| 6. คุณลลิตา เอี่ยมสมบูรณ์ | เจ้าหน้าที่ฝ่ายการค้า |

หน่วยงานราชการ

- | | |
|--|---|
| 1. คุณชุตีมา บุญยประภัศร
คุณกานล สอนเกตู (แทน) | อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
นักวิชาการพาณิชย์ 8 ว. |
| 2. คุณสมหญิง เปี่ยมสมบูรณ์
คุณสุวิมล กิระดิวิริยะภรณ์ (แทน) | อธิบดีกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
กรมตรวจสอบรับรองมาตรฐานคุณภาพสัตว์น้ำและ
ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ |
| 3. คุณวิไลลักษณ์ เปรมกิจ | นักวิชาการประมง 8 ว.
สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีประมงทะเลลึก
กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์การเกษตร |

รายชื่อผู้ไม่ได้เข้าร่วมประชุม

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1. ดร. ชรินทร์ ชลิตราพงศ์ | กรรมการกลุ่มผู้ผลิตปลาทูน่า |
| 2. คุณอภิรดี ตันตราภรณ์ | อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ |
| 3. คุณราเชนทร์ พจนสุนทร | อธิบดีกรมส่งเสริมการส่งออก |

สรุปผลการประชุมระดมสมอง
ยุทธศาสตร์ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมปลาทูน่าไทย

ประเด็นที่ 1 การขาดแคลนวัตถุดิบ

1.1 วัตถุดิบปลาทูน่า

ไทยถือเป็นผู้ส่งออกปลาทูน่ากระป๋องอันดับ 1 ของโลก แต่อุตสาหกรรมปลาทูน่ากระป๋องของไทย จำต้องพึ่งพิงวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นหลัก มีมูลค่าการนำเข้าปลาทูน่าจากต่างประเทศประมาณ 8 แสน ตันต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 80 ของวัตถุดิบปลาทูน่าที่ใช้ในอุตสาหกรรมทั้งหมด ในขณะที่ใช้วัตถุดิบ ภายในประเทศเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น ซึ่งปัญหาด้านวัตถุดิบที่ผ่านมาคือ ราคาปลาสูงขึ้นมาก อันเนื่องมาจากปรากฏการณ์ El Niño ทำให้ปลาทูน่าที่จับได้ลดลง โดยราคาเพิ่มสูงขึ้นจาก 7-800 เหรียญสหรัฐต่อตัน เป็น 1,450 เหรียญสหรัฐต่อตัน ในปัจจุบัน ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น เนื่องจากวัตถุดิบปลา คิดเป็นร้อยละ 60 ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด

ปลาทูน่าที่จับได้ส่วนใหญ่มาจากน่านน้ำสากล เรือของประเทศใดจับได้ก็ถือว่าเป็นผลผลิตปลาทูน่า ของประเทศนั้นๆ ซึ่งไทยก็มีโควตาในการจับปลาทูน่าเช่นกัน เพราะเป็นสมาชิกของ Indian Ocean Tuna Commission (IOTC) ซึ่งมีค่าสมาชิกปีละล้านกว่าบาท แต่ที่ผ่านมาไทยไม่เคยได้ใช้ประโยชน์จากการเป็น สมาชิกของ OITC เท่าที่ควร เนื่องจากไม่มีกองเรือเป็นของตนเอง แม้ว่าจะมีการพูดถึงมากกว่า 30 ปีและ รัฐบาลจะเห็นชอบก็ตาม แต่ไม่มีการพัฒนา ในอดีตกรมประมงเคยมีกองเรือ 6 ลำ เป็นของ 3 บริษัท เริ่มทำ ประมงที่มหาสมุทรอินเดีย ตั้งแต่ ก.ย. 47 ถึง ส.ค. 50 มีการเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่อง แต่ ณ ปัจจุบันไม่มีแล้ว มีเพียงเรือวิจัยจุฬาราชมนตรี และมหิดล ซึ่งเน้นทางด้านงานวิจัยมากกว่าเชิงพาณิชย์ ทำให้เรือจับปลาของไทยใน ปัจจุบันจึงเหลือเพียงเรือของไทยยูเนี่ยนจำนวน 4 ลำเท่านั้น ทำให้ไทยต้องนำเข้าปลาทูน่าจากต่างประเทศ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการนำเข้าจากไต้หวัน เนื่องจากไต้หวันมีถึง 30 ลำ ส่งผลให้ความสามารถในการ ต่อรองราคาปลาของไทยต่ำ การนำเข้าต้องขึ้นกับประเทศส่งออกเป็นสำคัญ และปัญหาที่อาจเกิดขึ้นอีก ประการหนึ่งคือ ข้อตกลงระหว่างไทยกับญี่ปุ่นภายใต้ JTEPA อาจมีผลทำให้ไทยไม่สามารถนำเข้าปลาจาก ไต้หวันได้ เนื่องจากไต้หวันไม่ได้เป็นสมาชิกของ IOTC ทำให้อุตสาหกรรมปลาทูน่ากระป๋องไทยอยู่ในภาวะ สุ่มเสี่ยงที่จะเกิดการขาดแคลนวัตถุดิบปลา ถ้ายังเป็นเช่นนี้อยู่ คาดว่าในอนาคตอันใกล้ ไทยจะสูญเสียความ เป็นอันดับ 1 ในด้านการส่งออกปลาทูน่า โดยคาดว่าประเทศฟิลิปปินส์จะกลายเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดใน โลกแทนเพราะมีกองเรือเป็นของตนเองและมีค่าแรงที่ไม่สูงนัก

นอกจากนี้ การสร้างกองเรือยังไม่ได้เป็นประเด็นที่น่าสนใจในวงกว้าง (Public Interest) แต่เป็น ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับนักลงทุนหรือภาคเอกชนมากกว่า และปัญหาที่พบคือ นักลงทุนไม่กล้าเข้าไปลงทุนทำ ประมงแบบกองเรือ ซึ่งแตกต่างจากการประมงในน่านน้ำไทยที่เป็นอยู่ เพราะการประมงน้ำลึก เวลาเรือ ออก คนที่ลงเรือจะไม่ได้กลับประมาณ 6-12 เดือน ซึ่งเป็นเรื่องใหม่ของการประมงไทย ที่ยังคงทำประมง แบบอวนลากหรือประมงน้ำตื้นเป็นหลัก จึงต้องใช้ความพยายามอย่างมากในการโน้มน้าวให้ชาวประมง เปลี่ยนอาชีพจากประมงแบบอวนลาก เป็นแบบอวนลอย แต่ไม่ค่อยได้ผลเท่าใดนัก เพราะต้องใช้เงินลงทุน และต้องได้รับความร่วมมือจากรัฐบาล

ข้อเสนอแนะ

ไทยต้องมีกองเรือเป็นของตนเอง เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรอง อย่างไรก็ตาม การพัฒนากองเรือจะต้องอาศัยประสบการณ์และความชำนาญ จำต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ เนื่องจากเรือแต่ละลำมีมูลค่าสูงมาก ประมาณ 500 ล้านบาท แม้ว่ารัฐบาลที่ผ่านมา มีความคิดที่จะลงทุนด้านกองเรือ โดยคิดสัดส่วนระหว่าง รัฐ: ผู้ประกอบการ: ชาวประมง ในสัดส่วน 40:30:30 แต่ยังไม่มีความคืบหน้าเท่าใดนัก

ประโยชน์ของกองเรือ

1. ทำให้อุตสาหกรรมปลาทูน่ามีความยั่งยืน เนื่องจากไม่ต้องพึ่งพิงต่างชาติมากนัก
2. ได้ประโยชน์จากกฎของ Rules of Origin ในการค้าตามสนธิสัญญา FTA ต่าง ๆ
3. ลดความเสี่ยงจากความอ่อนไหวของราคา เพิ่มอำนาจการต่อรอง ทำให้ซื้อปลาได้ถูกลง
4. ระยะคืนทุนสั้น Pay back period ของเรือไม่ถึง 10 ปี

ทั้งนี้ จำนวนเรือในกองเรือจะต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าของการลงทุนด้วยว่ากองเรือจะสามารถทดแทนการนำเข้าได้ควรมีสัดส่วนเท่าใด ถึงจะมีผลต่อราคาปลา โดยทั่วไปเรือ 1 ลำสามารถจับปลาได้ 6-8 พันตัน ถ้ามีเรือ 120 ลำก็จะสามารถลดการนำเข้าได้ประมาณ 7 แสนตัน ซึ่งการนำเข้าในปัจจุบันมีประมาณ 8 แสนตันต่อปี อย่างไรก็ตาม ไม่จำเป็นต้องสร้างกองเรือขนาดใหญ่เพื่อทดแทนการนำเข้าทั้งหมด ในระยะเวลาอันสั้น แต่ควรเริ่มสร้างให้เร็ว โดยภายใน 5 ปี ควรมีกองเรือเป็นของตนเอง ไม่เช่นนั้น อุตสาหกรรมปลาทูน่าจะประสบปัญหาอย่างมาก

1.2 วัตถุประสงค์แผนเหล็กทำกระป๋อง

การผลิตบรรจุภัณฑ์กระป๋องส่วนใหญ่ต้องใช้แผ่นเหล็กนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งพบว่า ราคานำเข้าวัตถุดิบเพื่อประกอบเป็นกระป๋อง มีราคาสูงกว่าเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่ง เช่น ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งนอกจากจะมีผลต่ออุตสาหกรรมปลาทูน่ากระป๋องแล้ว ยังส่งผลต่ออุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น ผัก และผลไม้ ที่ใช้แผ่นเหล็กเป็นวัตถุดิบในการผลิตบรรจุภัณฑ์อีกด้วย โดยสาเหตุสำคัญมาจาก ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นคู่ค้าแผ่นเหล็กรายใหญ่ของไทยผูกขาดการขายสินค้าให้ไทย โดยบริษัทนำเข้าแผ่นเหล็กรายใหญ่ของไทยส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในไทยนั่นเอง ซึ่งที่ผ่านมา แม้จะมีการประชุมระหว่างสมาคมและบริษัทญี่ปุ่นในเรื่องของการตรึงราคาแผ่นเหล็ก แต่ก็ไม่เป็นผล

ข้อเสนอแนะ

กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ควรจะเข้ามาดูแล และ ตรวจสอบราคาแผ่นเหล็ก เพื่อให้ราคาไม่สูงจนเกินไป จนมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นที่ 2 อัตราแลกเปลี่ยน

ค่าเงินบาทที่แข็งขึ้น ไม่ได้ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของปลาทูน่ากระป๋องของไทยในตลาดโลกดีขึ้น เนื่องจากวัตถุดิบปลาทูน่าและแผ่นเหล็กยังคงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ และมีราคานำเข้าที่สูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ความสามารถในการแข่งขันลดลง

ข้อเสนอแนะ

ควรคงระดับของอัตราแลกเปลี่ยนให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้

ประเด็นที่ 3 **ต้นทุนด้าน Logistics และ แรงงาน**

3.1 **ต้นทุนด้าน Logistics**

นอกจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างมาก จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมปลายทางเรือประมงของไทยแล้ว ค่า Freight และ ค่า Surcharge ต่าง ๆ ยังเป็นปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับคู่แข่ง เช่น ประเทศจีน ซึ่งมีต้นทุนค่าขนส่งทางเรือถูกกว่าไทยมาก ทั้งนี้เนื่องจากพม่าถือเป็นสินค้าหนัก และต้องขนส่งทางเรือ ซึ่งพบว่า การเจริญเติบโตของจีน ทำให้การจัดสรรตู้ Container และพื้นที่บนเรือต้องแก่งแย่งกันมากขึ้น เพราะจำนวนตู้ Container และ Space บนเรือมีจำกัด ก่อให้เกิดค่า Surcharge เพื่อให้ได้พื้นที่บนเรือ ซึ่งบริษัทเดินเรือมักจะปรับค่า Surcharge โดยไม่แจ้งล่วงหน้า หรือแจ้งในระยะเวลาอันสั้น ทำให้ผู้ส่งออกส่วนใหญ่ซึ่งได้ทำสัญญาล่วงหน้ากับลูกค้าไปแล้ว ต้องรับภาระต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากไม่สามารถปรับตัวได้ทัน

ข้อเสนอแนะ

การปรับค่า Surcharge เพิ่มขึ้นควรมีระบบ Early Warning ล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถคำนวณต้นทุนค่าขนส่งและปรับตัวได้ทันทั่วทั้งที่ ทั้งนี้รัฐบาล เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ควรทำหน้าที่เป็นตัวกลาง ในการเจรจากับบริษัทเดินเรือ โดยอยู่ภายใต้กฎหมายการผูกขาดของไทย

3.2 **ต้นทุนด้านแรงงาน**

อุตสาหกรรมปลายทางเรือประมงเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมาก (Labor Intensive) และต้องเป็นแรงงานที่มีฝีมือ แต่แรงงานฝีมือไทยไม่ค่อยเข้าไปทำในอุตสาหกรรมปลายทางเรือประมงเท่าใดนัก ทำให้แรงงานขาดแคลน จำต้องใช้แรงงานต่างด้าว เช่น พม่า ซึ่งปัญหาที่พบคือ มีการตรวจจับจากทางเจ้าหน้าที่ทางราชการค่อนข้างบ่อย แม้ว่าจะมีการขึ้นทะเบียนต่างด้าวแล้วก็ตาม ทำให้ต้นทุนในการจ้างแรงงานต่างด้าวสูง

ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลควรสนับสนุนนโยบายคนงานต่างด้าว โดยให้ลดเงื่อนไขต่าง ๆ และค่าธรรมเนียมการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวลง รวมทั้งดูแลเรื่องโรคระบาดที่อาจเกิดขึ้นจากแรงงานเหล่านี้ เพื่อช่วยลดต้นทุนด้านแรงงานในอุตสาหกรรม และป้องกันแรงงานขาดแคลน

ประเด็นที่ 4 **มาตรการทางการค้า**

4.1 **มาตรการภาษี**

เนื่องจากร้อยละ 97 สินค้าปลายทางส่งออกไปขายทั่วโลก ดังนั้นมาตรการทางการค้าของประเทศคู่ค้ามีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของไทย โดยตลาดส่งออกปลายทางเรือประมงของไทย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ยุโรป Middle East และ ญี่ปุ่น

ในตลาดสหรัฐอเมริกา ภาษีนำเข้ามีอัตราร้อยละ 12.5 แต่ถ้าอยู่ในโควตา อัตราภาษีจะเหลือเพียงร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ปริมาณโควตามีสัดส่วนน้อยมาก ไทยจึงไม่ได้ประโยชน์จากโควตาเท่าที่ควร รวมทั้งยังเผชิญกับคู่แข่งสำคัญคือ ประเทศแคนาดา และประเทศในแถบอเมริกาใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศสมาชิก Andean ซึ่งได้ประโยชน์จากอัตราภาษีร้อยละ 0

ในตลาดยุโรป ภาชนะนำเข้ามีอัตราร้อยละ 24 แต่สำหรับประเทศในกลุ่ม Africa Caribbean และ Pacific (ACP) เสียอัตราภาษีร้อยละ 0

จะเห็นได้ว่า ในตลาดส่งออกหลักของไทย กำแพงภาษียังคงมีปัญหายังคงอยู่ ทางแก้คือการทำ FTA เพื่อลดอัตราภาษีระหว่างกัน ซึ่งไทยได้ทำข้อตกลง JTEPA กับประเทศญี่ปุ่นแล้ว แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ มีข้อกำหนดด้าน Rules of Origin (RoO) ในเรื่องของวัตถุดิบที่ใช้ต้องเป็นวัตถุดิบในประเทศหรือมาจากประเทศสมาชิกของ IOTC ร้อยละ 40 ทำให้ไทยไม่สามารถใช้ประโยชน์จาก JTEPA ได้ เนื่องจากไทยไม่มีกองเรือจับปลาเป็นของตนเองและปลาที่ไทยนำเข้าส่วนใหญ่มาจากไต้หวัน ซึ่งไม่ได้เป็นสมาชิก IOTC นอกจากนี้ ถ้าประเทศญี่ปุ่นทำข้อตกลงดังกล่าวกับประเทศอื่น เช่น ฟิลิปปินส์ ก็จะทำให้ไทยเสียเปรียบคู่แข่งมากขึ้น เพราะฟิลิปปินส์มีกองเรือเป็นของตนเอง สามารถจับปลาได้เอง

ข้อเสนอแนะ

รัฐควรเจรจา FTA เช่น ASEAN-EU Thai-USA เพื่อลดภาษีหรือขอโควตาเพิ่ม ในตลาดส่งออกหลักของไทย ทั้งนี้ ควรจะต้องพิจารณาถึงสิทธิประโยชน์ที่จะได้ภายใต้เงื่อนไขของ Rules of Origin ด้วย โดยถ้าสามารถเจรจาให้ Change Chapter ได้ คือเอาวัตถุดิบจากแหล่งใดก็ได้ นำมาผลิตหรือแปรรูปเพื่อส่งออกอีกผลิตภัณฑ์หนึ่ง ไทยจะได้ไม่ต้องสนใจเรื่อง RoO มากนัก

4.2 มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Measures: NTM)

นอกจากมาตรการภาษีแล้ว กฎระเบียบทางการค้าอื่น ๆ ก็ถือเป็นอุปสรรคสำหรับอุตสาหกรรมปลาทูน่าของไทยเช่นกัน โดยเฉพาะมาตรการเกี่ยวกับมาตรฐานสินค้า และความรับผิดชอบต่อสังคม เช่น ความปลอดภัยของสินค้าอาหาร (Food Safety) ความรับผิดชอบต่อสังคม (Social Accountability: SA) เป็นต้น

จุดเด่นของผลิตภัณฑ์ปลาทูน่าไทย คือ มีการควบคุมคุณภาพที่ดี โดยจะถูกตีกลับในเรื่องคุณภาพน้อยมากเมื่อเทียบกับสินค้าอาหารทะเลชนิดอื่น ดังนั้นปัญหาด้าน Food Safety สำหรับปลาทูน่าไทยจึงไม่เป็นปัญหาเท่าใดนัก และทำให้ไทยยังคงส่งออกปลาทูน่ากระป๋องได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม ประเด็นเรื่องความปลอดภัยของสินค้าอาหาร (Food Safety) เริ่มถึงจุดอิ่มตัวแล้ว เนื่องจากทุกประเทศมีมาตรฐานที่ต้องทำตามเช่นกัน ไม่สามารถนำมาเป็นมาตรการทางการค้าได้มากเช่นในอดีต ประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหภาพยุโรป จึงมีการพัฒนาและริเริ่มใช้มาตรการทางการค้าอื่น ๆ แทน เช่น Social Accountability (SA) โดยเฉพาะในเรื่องความเป็นธรรมในการจ้างแรงงาน การรักษาสິงแวดล้อม และความปลอดภัยของผู้บริโภค เช่น การควบคุมสินค้าจะต้องควบคุมได้ตั้งแต่ต้นทาง (วัตถุดิบ) จนถึงปลายทาง (สินค้าส่งออก) โดยดูทั้ง Supply Chain อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของทูน่า ยังไม่มีการตระหนักในเรื่อง SA อย่างแพร่หลายมากนัก ซึ่งอาจทำให้ไทยเสียเปรียบถ้าปรับตัวตามมาตรการของประเทศคู่ค้าไม่ทัน

ข้อเสนอแนะ

หน่วยงานของรัฐควรจะเป็นหน่วยงานกลางในการศึกษากฎระเบียบต่าง ๆ ของประเทศคู่ค้าของไทย ติดตาม และพัฒนามาตรการตอบโต้ (Defense) เนื่องจากที่ผ่านมาเอกชนเป็นฝ่ายดำเนินการตอบโต้ด้วยตนเอง ซึ่งในบางครั้งไม่ได้ผลเท่าที่ควร นอกจากนี้ ควรพัฒนาระบบการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถปรับตัวและรับมือกับมาตรการต่าง ๆ ได้ทันทั่วทั้ง ทั้งนี้การเจรจาต่อรองต่าง ๆ ของภาครัฐ ควรให้ภาคเอกชนในระดับผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจตัดสินใจเข้าร่วมเจรจา เพื่อให้สามารถต่อรองหรือให้ข้อมูลประกอบการพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ได้

สรุป

1. ในอดีตแรงงานไทยมีค่าแรงต่ำ ทำให้ได้เปรียบในเรื่องต้นทุนการผลิต แต่ปัจจุบันต้องใช้แรงงานต่างด้าว ดังนั้นกฎระเบียบต่าง ๆ ควรเอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบการสามารถจ้างแรงงานต่างด้าวได้ในต้นทุนที่ไม่สูงมากนัก
 2. ไทยต้องสร้างกองเรือเป็นของตนเองภายในระยะเวลา 5 ปี ไม่เช่นนั้นอุตสาหกรรมการปลาทูน่าของไทยจะสูญเสียความสามารถในการส่งออก
 3. เนื่องจากอัตราภาษีที่ผู้ส่งออกของไทยเผชิญอยู่ในระดับที่สูงกว่าคู่แข่งสำคัญในตลาดหลัก ดังนั้นการเจรจาในแง่การลดภาษีหรือเพิ่มโควตา จะเป็นประโยชน์โดยไม่มีผลเสียมากนัก โดยถ้าระบุให้สามารถ Change Chapter แบบไม่มีเงื่อนไขจะทำให้ไทยได้ประโยชน์มากที่สุด
 4. แม้ว่าอุตสาหกรรมปลาทูน่าสามารถปรับตัวได้ดีในเรื่องของ Food Safety แต่ประเด็นด้านความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ SA เริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น ดังนั้นภาครัฐเข้ามาประสานเพื่อส่งเสริมให้เกิดความรู้ด้านนี้ ติดตาม ป้องกัน Defense และพัฒนาระบบการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System)
 5. ผู้เข้าร่วมประชุมหรือเจรจากับการกำกับกลุ่มความร่วมมือต่าง ๆ ควรจะเป็นบุคคลที่มีอำนาจตัดสินใจ ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อให้การเจรจาเกิดประโยชน์สูงสุดกับไทย
-