



CPMU News

Customs Policy Monitoring Unit

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

นโยบายต่อต้าน Transshipment
ในบริบทของสหรัฐอเมริกา



© Venti Views, Unsplash

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่าน

สหรัฐอเมริกาภายใต้การนำของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ สมัยที่ 2 ได้กำหนดนโยบายกีดกันทางการค้ากับประเทศไทยหลายระลอก นับตั้งแต่การกำหนดอัตราอากรตอบโต้การได้ดุลทางการค้า (Reciprocal Tariff) เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศและลดการขาดดุลทางการค้า ทั้งยังได้ประเมินว่าไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ มีความเสี่ยงที่จะเป็นทางผ่านในขบวนการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้า (Origin Fraud) ของสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือที่สหรัฐอเมริกาเรียกว่า “Transshipment” หรือ “Illegal Transshipment”

ความกังวลดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากข้อสังเกตของสหรัฐอเมริกาว่า มูลค่าการส่งออกของไทยไปยังสหรัฐอเมริกาที่เพิ่มสูงขึ้นในบางกลุ่มสินค้าอาจไม่สอดคล้องกับขีดความสามารถในการผลิตภายในประเทศ จึงนำไปสู่ข้อสงสัยว่าสินค้าบางส่วนอาจนำเข้าวัตถุดิบหรือสินค้ากึ่งสำเร็จรูปจากจีน เข้ามาเพื่อมาสวมสิทธิพิเศษจากถิ่นกำเนิดสินค้าไทย และส่งออกป้อนสหรัฐอเมริกาเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีอากร ความกังวลดังกล่าวมีความชัดเจนขึ้นในปัจจุบันเมื่อทำเนียบขาวได้เผยแพร่รายงาน “The Great Transshipment Scam” ในเดือนสิงหาคม 2569 (2026) เพื่อยกระดับการกวาดล้างเครือข่าย Transshipment อย่างเด็ดขาด โดยจัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงกลุ่มที่ 2 (Tier 2) เนื่องจากมีการบูรณาการทางเศรษฐกิจกับจีนในหลายระดับ ส่งผลให้ไทยมีแนวโน้มเผชิญกับมาตรการตรวจสอบด้านถิ่นกำเนิดสินค้าและห่วงโซ่อุปทานที่เข้มงวดมากขึ้น

จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้ จึงขอนำเสนอแนวคิดเชิงนโยบายของสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับกิจกรรม Transshipment ตลอดจนทิศทางการและแนวโน้มการกำหนดนโยบายควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการ หน่วยงานศุลกากร และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ในการประเมินความเสี่ยงและเตรียมความพร้อมรับมือกับมาตรการทางการค้าและศุลกากรระลอกใหม่ของสหรัฐอเมริกาได้อย่างเหมาะสมและทันที่

บราลี รัตนปัทมา

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นางสาวบราลี รัตนปัทมา
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นายภัสสรศรีรัฐ นิลพันธ์
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นายอศวรรฐ์ เกิดสังข์
เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร)

กองบรรณาธิการ

นายกรวีร์ ทองอินท์
เจ้าหน้าที่โครงการ Customs Policy
Monitoring Unit

จัดทำโดย

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต
ณ กรุงบรัสเซลส์

Office of Customs Affairs
Royal Thai Embassy, Brussels

Drève du Rembucher 89
1170 Brussels, Belgium
Tel. +32 2 660 5759
Email: thaicustoms@thaicustoms.be

ท่านผู้อ่านสามารถติดตาม
CPMU News ฉบับอื่น ๆ ได้ที่
<http://brussels.customs.go.th>
หัวข้อ: CPMU News

สารบัญ

01

บทความประจำเดือน

นโยบายกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา และคำนิยามของ Transshipment	1
เครือข่าย Transshipment และมุมมองของสหรัฐอเมริกาต่ออาเซียน	5
ระบบ AI Detective Border และมาตรการทางศุลกากรของสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้อง	10
ข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์สำหรับศุลกากรไทย ในการรับมือกับความท้าทายด้าน Transshipment	13



02

รายงานความเคลื่อนไหว

EU เผยแพร่เอกสารคำแนะนำผู้ประกอบการ ในช่วงการบังคับมาตรการ CBAM เต็มรูปแบบ	18
รายงานฉบับใหม่ของ UNODC ซี เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความเกี่ยวข้องกับเครือข่ายอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น	20
Frontex ทดลองใช้โดรนลาดตระเวนชายฝั่งรุ่นใหม่ ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน	22
CBP ร่วมมือกับกาตาร์พัฒนา ระบบตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระ ณ ท่าอากาศยาน John F. Kennedy	24



03

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีบำเพ็ญกุศลปัญญาสมวาร (ครบ 50 วัน) เพื่ออุทิศถวายเป็นพระกุศลแด่สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา	25
พิธีเนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง	26
การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ครั้งที่ 1/2569	27
การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ครั้งที่ 2/2569	28
การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปารีส ครั้งที่ 2/2569	29



นโยบายกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา และคำนิยามของ Transshipment

ในปัจจุบัน เศรษฐกิจโลกกำลังเผชิญกับความไม่แน่นอนจากการแข่งขันและการกีดกันทางการค้าที่ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะจากนโยบายทางการค้าของสหรัฐอเมริกาภายใต้รัฐบาลประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ซึ่งนอกเหนือจากการใช้มาตรการด้านอากรศุลกากรแล้ว ยังให้ความสำคัญกับการปราบปรามการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้า (Origin Fraud) และการสวมสิทธิ์ถิ่นกำเนิดสินค้าเพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการทางภาษีอากร โดยมุ่งเน้นการตรวจสอบสินค้าที่มีความเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นสำคัญ

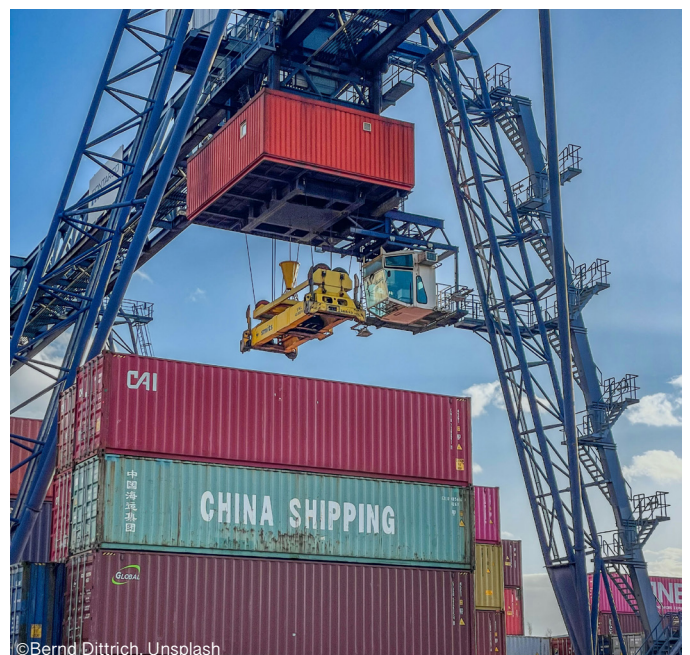
ในบริบทดังกล่าว สหรัฐอเมริกาได้ใช้คำว่า “Transshipment” หรือ “Illegal Transshipment” เพื่ออธิบายกรณีที่สินค้ามีถิ่นกำเนิดจากจีนแต่มีการฉ้อฉลหรือสวมสิทธิ์ถิ่นกำเนิดสินค้าในประเทศที่สามเพื่อส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกาโดยหลบเลี่ยงอากรหรือมาตรการควบคุมสินค้าจีน อย่างไรก็ตาม ความหมายดังกล่าวแตกต่างจากคำนิยามขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ภายใต้อนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention: RKC) ซึ่งนิยาม Transshipment ว่าเป็น “การถ่ายลำ” หรือ การขนถ่ายสินค้าจากยานพาหนะที่นำเข้าสู่ยานพาหนะที่จะส่งออกสินค้าต่อไป ภายในพื้นที่ของด่านศุลกากรเดียวกัน

สังเกตได้ว่าคำนิยามของคำว่า Transshipment ของสหรัฐอเมริกาและประชาคมศุลกากรโลกมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ประเทศต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจคำนิยามของสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถเจรจาการค้ากับสหรัฐอเมริกาได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2569 (2026) สำนักงานนโยบายการค้าและการผลิตแห่งทำเนียบขาว (Office of Trade and Manufacturing Policy: OTMP) ได้เผยแพร่รายงานฉบับสำคัญที่มีชื่อว่า “The Great Transshipment Scam: Rise, Scope, and Costs” ซึ่งประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจจากกิจกรรม Transshipment ตั้งแต่ปี 2561 (2018) และได้ระบุประเทศที่มีความเสี่ยงสูงในการเป็นทางผ่านให้สินค้าจีนในกิจกรรม Transshipment รวม 40 ประเทศ โดยประเทศไทยถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 (Tier 2) ที่ต้องมีการจับตาอย่างใกล้ชิด เนื่องจากมีการบูรณาการทางเศรษฐกิจกับจีนอย่างมีนัยสำคัญ

การที่ประเทศไทยถูกจับตาจากสหรัฐอเมริกา มีส่วนเชื่อมโยงกับข้อมูลเชิงสถิติที่แสดงให้เห็นว่า อัตราการใช้กำลังการผลิต (Capacity Utilization) ของหลายอุตสาหกรรมไทยหลายประเภทลดลง ในช่วงระหว่างปี 2564-2568 (2021-2025) ขณะที่มูลค่าการส่งออกของไทยไปยังสหรัฐอเมริกากลับเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากจีนของไทยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 164.5 ในช่วงปี 2559-2568 (2016-2025) สหรัฐอเมริกาจึงตั้งข้อสงสัยว่า การขยายตัวของการส่งออกดังกล่าวอาจเชื่อมโยงกับการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนจากจีนที่เพิ่มขึ้น หรือการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปจากจีนเพื่อประกอบหรือแปรรูปในประเทศไทยก่อนส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ พลาสติก เหล็ก และผลิตภัณฑ์โลหะ

การที่ไทยถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มประเทศ Tier 2 จะส่งผลให้สหรัฐอเมริกาใช้บังคับมาตรการตรวจสอบสินค้านำเข้าจากไทยที่เข้มงวดมากขึ้น อีกทั้งผู้ประกอบการหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีบทบาทหน้าที่ในการส่งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อพิสูจน์ถิ่นกำเนิดของสินค้ากลุ่มเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้จึงขอเสนอประเด็น Transshipment ในบริบทของสหรัฐอเมริกา โดยอ้างอิงจากรายงาน The Great Transshipment Scam เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการควบคุมการนำเข้าสินค้าระลอกใหม่ของสหรัฐอเมริกาโดยเริ่มจากการอธิบายความแตกต่างระหว่างคำนิยาม Transshipment ของสหรัฐอเมริกาและของอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (RKC) ข้อมูลของเครือข่าย Transshipment จากการรายงานของสหรัฐอเมริกา มาตรการควบคุมสินค้าของหน่วยงานศุลกากรและการป้องกันชายแดนของสหรัฐอเมริกา (U.S. Customs and Border Protection: CBP) ที่เกี่ยวข้อง และสรุปด้วยข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์เพื่อให้กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปรับตัวยกระดับความโปร่งใส และปกป้องความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทานไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด



คำนิยามของ Transshipment ตามกรอบ WCO และการใช้ในบริบทของสหรัฐอเมริกา

1. คำนิยามของอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention: RKC)

อนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention: RKC) เป็นอนุสัญญาฉบับสำคัญของ WCO ที่กำหนดมาตรฐานพิธีการศุลกากรของภาคีสมาชิกให้มีความเรียบง่ายและสอดคล้องกัน ซึ่งมีภาคีสมาชิกทั้งหมด 140 ภาคี ทั้งนี้ RKC ได้กำหนด **คำนิยามของการถ่ายลำในบริบททางศุลกากร** ไว้โดยเฉพาะในส่วน Specific Annex E Chapter 2 (Transshipment) ซึ่งมีภาคีสมาชิกยอมรับทั้งหมด 43 ภาคี¹

คำนิยามใน RKC

“**Transshipment**” means the Customs procedure under which goods are transferred under Customs control from the importing means of transport to the exporting means of transport within the area of one Customs office which is the office of both importation and exportation.

การถ่ายลำ คือ พิธีการศุลกากรที่สินค้าถูกขนถ่ายภายใต้การควบคุมของศุลกากร จากยานพาหนะนำเข้าสู่ยานพาหนะส่งออก โดยกระบวนการทั้งหมดต้องเกิดขึ้นภายในเขตของด่านศุลกากรแห่งเดียว ซึ่งทำหน้าที่เป็นทั้งด่านนำเข้าและส่งออก



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

© WCO

ข้อสังเกต

คำนิยามข้างต้นสื่อถึงกระบวนการขนถ่ายสินค้าสินค้าจากยานพาหนะที่เข้ามาถึง/เทียบท่า ณ ด่านศุลกากรหนึ่ง ไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งเพื่อส่งออกไปยังด่านศุลกากรแห่งนั้น โดยที่สินค้ายังไม่ได้ออกจากอารักขาของศุลกากรและไม่มีการนำสินค้านั้นเข้ามาบริโภคหรือจำหน่ายในประเทศที่มีการถ่ายลำ ยกตัวอย่างเช่น การขนส่งสินค้าทางเรือจากจีนไปยังสหรัฐอเมริกา โดยเรือที่ขนส่งสินค้ามาจากจีนมาเทียบท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อขนถ่ายสินค้าออกไปยังเรืออีกลำ เพื่อส่งสินค้าต่อไปยังสหรัฐอเมริกา สินค้าเหล่านี้ถือว่าไม่เคยถูกนำเข้าประเทศไทย อันสอดคล้องกับคำนิยามของ Transshipment ตาม **มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร ฉบับปี พ.ศ. 2560** ที่ว่า

การถ่ายลำ หมายความว่า การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักร ไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด่านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร

จึงสรุปได้ว่า ประเทศไทยใช้คำนิยาม Transshipment ตามคำนิยามของ RKC

¹ คำนิยามนี้มีการยอมรับจากประเทศภาคีทั้งหมด 43 ภาคี ซึ่งรวมถึงสหรัฐอเมริกา

2. Transshipment ในบริบทของสหรัฐอเมริกา

แม้สหรัฐอเมริกาจะให้การยอมรับ Specific Annex E Chapter 2 ของ RKC แต่ในทางปฏิบัติพบว่า สหรัฐอเมริกาไม่เคยมีการนิยาม Transshipment ไว้อย่างชัดเจน ทั้งในกฎหมายและในความตกลงการค้าเสรีฉบับต่าง ๆ ส่งผลให้สหรัฐอเมริกามีการใช้คำนิยามที่ไม่อิงตามบริบททางศุลกากรภายใต้ RKC โดยจากการเจรจาความตกลงทางการค้าระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกาที่ผ่านมาพบว่า ฝ่ายสหรัฐอเมริกามีการนิยาม Transshipment ดังนี้

คำว่า **Transshipment** มีนัยยะในเชิงลบ (Pejorative Sense) หมายถึง **การส่งสินค้าที่มีถิ่นกำเนิดขึ้นผ่านประเทศที่สาม (เช่น ประเทศสมาชิกอาเซียน) โดยไม่ผ่านกระบวนการอื่นใดที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของสินค้า แต่แอบอ้างว่าสินค้านั้นผลิตและได้ถิ่นกำเนิดในประเทศดังกล่าว เพื่อหลบเลี่ยงอากรหรือมาตรการทางการค้า** พฤติการณ์ดังกล่าว สืบถึง การเปลี่ยนฉลากสินค้าเพียงอย่างเดียว (Relabeling) การประกอบสินค้าเพียงเล็กน้อย (Minor Assembly) หรือกระบวนการผลิตที่ไม่มีความสำคัญ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วไม่เพียงพอที่จะทำให้ได้ถิ่นกำเนิดสินค้าของประเทศที่สาม



© kjpgarater, Magnific

ดังนั้น รายงานฉบับนี้จึงไม่สามารถใช้คำว่า “การถ่ายลำ” แทนคำว่า “Transshipment” ตลอดทั้งฉบับ เนื่องจากอาจทำให้เกิดความสับสนกับความหมายทางพิธีการศุลกากรตาม RKC โดยจะใช้คำทับศัพท์ “Transshipment” เพื่อหมายถึงพฤติการณ์ตามบริบทของนโยบายการค้าของสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ผู้อ่านพึงตระหนักว่าประเทศและเขตเศรษฐกิจหลายแห่ง อาทิ สหภาพยุโรป (European Union: EU) สาธารณรัฐสิงคโปร์ นิวซีแลนด์ ยังคงใช้คำว่า “Transshipment” ที่แปลว่า “การถ่ายลำ” ตามคำนิยามของ RKC ในการติดต่อและเจรจาระหว่างกัน ขณะที่พฤติการณ์ในความหมายที่สหรัฐอเมริกาใช้ในประเด็นนี้ อาจมีความใกล้เคียงกับแนวคิดเรื่อง การฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้า (Origin Fraud) หรือ การหลบเลี่ยงมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุน (Circumvention) มากกว่า

.....

อ้างอิง

- “สหรัฐไล่ล่า ‘สินค้าสวมสิทธิ์’ ไทยติด Tier 2 จับตา 8 อุตฯ ส่งออก 1.7-3.4 แสนล้านเสี่ยงถูกตรวจเข้ม.” ฐานเศรษฐกิจ.
<https://www.prachachat.net/economic/news-2052642>.
 เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2569.
- The White House. “The Great Transshipment Scam: Rise, Scope, and Costs.” <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2026/08/The-Great-Transshipment-Scam.pdf>. Accessed 18 August 2026.
- WCO. “Text of the Revised Kyoto Convention.” https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new.aspx. Accessed 20 August 2026.



เครือข่าย Transshipment และมุมมองของสหรัฐอเมริกาต่ออาเซียน

รายงาน The Great Transshipment Scam ของสำนักงานนโยบายการค้าและการผลิตแห่งทำเนียบขาว (Office of Trade and Manufacturing Policy: OTMP) ได้นำเสนอมุมมองของสหรัฐอเมริกาต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานโลก โดยระบุว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของสหรัฐอเมริกา และนำไปสู่การเกิดขึ้นของ “เครือข่าย Transshipment เงา (The Shadow Transshipment Network)” ในหลายภูมิภาคทั่วโลก ซึ่งเป็นเครือข่ายที่ประกอบไปด้วย ศูนย์ประกอบสินค้าขั้นสุดท้าย (Finishing Hub) แพลตฟอร์มโลจิสติกส์ ระเบียงการแปรรูป (Processing Corridor) ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร และ ศูนย์กลางการส่งสินค้ากลับออกไป (Re-export Center)² องค์ประกอบเหล่านี้อาจถูกใช้เพื่อเปลี่ยนแปลงหรืออำพรางถิ่นกำเนิดสินค้า (Origin Shifting) ก่อนส่งสินค้าเข้าสู่ตลาดสหรัฐอเมริกา เพื่อหลีกเลี่ยงอากรและมาตรการทางการค้าที่ใช้กับสินค้าจากจีน

ในบริบทดังกล่าว สหรัฐอเมริกาไม่ได้ให้ความสำคัญเฉพาะกับสินค้าที่สำแดงว่ามีถิ่นกำเนิดจากจีนโดยตรง แต่ยังมุ่งไปที่ “สินค้าที่มีความเชื่อมโยงกับจีน (China-linked goods)” ซึ่งหมายถึง สินค้าที่แม้ไม่ได้สำแดงถิ่นกำเนิดจากจีน ณ จุดนำเข้า แต่อาจมีคุณสมบัติที่สื่อถึงการควบคุมหรือมีถิ่นกำเนิดจากจีน เช่น การใช้วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนจากจีน การมีเจ้าของหรือแหล่งเงินทุนเป็นชาวจีน ความสัมพันธ์กับผู้จัดหาวัตถุดิบชาวจีน มีขั้นตอนการผลิตที่สำคัญในจีน หรือมีประวัติเส้นทางการขนส่งที่บ่งชี้ว่าสินค้านั้นอาจเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรม Transshipment

² การนำสินค้าเข้ามาในประเทศ ต่อมาภายหลังผู้นำเข้ามีความประสงค์ที่จะส่งสินค้านั้นกลับออกไปยังต่างประเทศอีกครั้ง

1. การจัดระดับกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยง

สหรัฐอเมริกาได้ระบุรายชื่อประเทศประมาณ 40 ประเทศที่มีส่วนร่วมในเครือข่าย Transshipment โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มประเทศเสี่ยงออกเป็น 3 กลุ่ม (Tier) ตามขนาดทางการค้าที่มีความเชื่อมโยงกับจีน และปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดกิจกรรม Transshipment ดังนี้

กลุ่มที่ 1 (Tier 1)

กลุ่มประเทศชั้นนำที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ และหลากหลาย (Diversified Scale Leader)

กลุ่มนี้ประกอบด้วยประเทศและเขตเศรษฐกิจที่มีปริมาณการส่งออกสินค้าที่เชื่อมโยงกับจีนในระดับสูงมาก ในขณะเดียวกันก็มีฐานอุตสาหกรรมที่หลากหลายและเป็นฐานการส่งออกหลักไปยังสหรัฐอเมริกาอยู่แล้ว ทำให้มีความเสี่ยงที่สินค้าจีนจะเข้ามาปะปนกับสินค้าที่ผลิตในประเทศเหล่านี้และสามารถส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกาได้อย่างถูกกฎหมาย ประเทศและเขตเศรษฐกิจในกลุ่มนี้ได้แก่ **แคนาดา สหภาพยุโรป สาธารณรัฐอินเดีย รัฐอิสราเอล ญี่ปุ่น สหรัฐเม็กซิโก สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) และสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน)**



กลุ่มที่ 2 (Tier 2)

กลุ่มประเทศที่มีการบูรณาการทางเศรษฐกิจกับจีนอย่างมีนัยสำคัญ (Scale Leaders with Significant Economic Integration with China)

กลุ่มประเทศเหล่านี้เป็นกลุ่มที่สหรัฐอเมริกาต้องจับตาดูอย่างใกล้ชิดและมองว่าเป็นความท้าทายหลัก เนื่องจากมีความเสี่ยงสูง ประกอบด้วย **สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล สาธารณรัฐอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย สาธารณรัฐตุรกี และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม** ประเทศเหล่านี้มีการบูรณาการเชิงลึกเข้ากับห่วงโซ่อุปทานของจีน ไม่ว่าจะเป็นการพึ่งพาแหล่งวัตถุดิบ ฐานการผลิต ระบบโลจิสติกส์ หรือเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าระดับภูมิภาค (Regional Rerouting Channel)

ทั้งนี้ สหรัฐอเมริกามองว่าประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม มีความเชื่อมโยงในระดับสูงกับเครือข่ายการผลิตจีน และเป็นฐานการผลิตสินค้าสำคัญหลายประเภท เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร พลาสติก รองเท้า เครื่องนุ่งห่ม และสินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่ใช้วัตถุดิบต้นทางจากจีน ประกอบกับประเทศเหล่านี้มีฐานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สามารถรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าปริมาณมากจากจีนไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา

กลุ่มที่ 3 (Tier 3)**กลุ่มประเทศเศรษฐกิจขนาดเล็กแต่มีช่องโหว่
(Small, Opportunistic Chinese Target)**

กลุ่มนี้มีจำนวนประเทศมากที่สุดรวม 24 ประเทศ ประกอบด้วยประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็ก และมีข้อมูลความเกี่ยวข้องกับกิจกรรม Transshipment ในภาพรวมต่ำกว่ากลุ่มอื่น แต่มีช่องโหว่ (Weak-link Advantage) ที่ดึงดูดผู้ประกอบการจีนให้เข้ามาใช้เป็นทางผ่านในเครือข่าย Transshipment เช่น ค่าแรงราคาถูก การมีเขตปลอดอากร (Free Zone) และคลังสินค้าทัณฑ์บนที่เอื้อต่อการขนถ่ายสินค้า การมีท่าเรือหรือชายแดนที่ใกล้กับจีน การมีขีดความสามารถในการประกอบสินค้าเฉพาะทาง การได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าจากสหรัฐอเมริกา (Preferential U.S. Access) หรือการมีข้อจำกัดในการควบคุมทางศุลกากร ได้แก่

1. สาธารณรัฐอาร์เจนตินา
2. สาธารณรัฐอาเซอร์ไบจาน
3. สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ
4. ราชอาณาจักรกัมพูชา
5. สาธารณรัฐชิลี
6. สาธารณรัฐโคลอมเบีย
7. สาธารณรัฐคอซตาริกา
8. สาธารณรัฐโดมินิกัน
9. จอร์เจีย
10. ราชอาณาจักรฮังการี

11. สาธารณรัฐคาซัคสถาน
12. สาธารณรัฐเคนยา
13. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
14. ราชอาณาจักรโมร็อกโก
15. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
16. รัฐสุลต่านโอมาน
17. สาธารณรัฐปานามา
18. สาธารณรัฐเปรู
19. สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
20. สาธารณรัฐสิงคโปร์
21. สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา
22. สมาพันธรัฐสวิส
23. สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
24. สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน

ประเทศกลุ่มนี้มีปัจจัยหรือช่องโหว่ที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจเอื้อต่อการใช้เป็นฐานของเครือข่าย Transshipment อาทิ กัมพูชามีจุดเด่นที่มีค่าแรงราคาถูกและมีเขตแปรรูปสินค้าเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) ส่วนลาวและเมียนมามีพรมแดนติดกับจีนและมีประวัติการใช้บังคับกฎหมายที่หละหลวม ปานามาและคอซตาริกามีพื้นที่ติดทะเลและมีระบบโลจิสติกส์ในเขตปลอดอากรที่เหมาะสม และจอร์แดนมีสิทธิพิเศษในการส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกา



© Hyundai Motor Group, Unsplash

2. มุมมองของสหรัฐอเมริกาต่ออาเซียนในประเด็น Transshipment

การจัดระดับกลุ่มประเทศเสี่ยงข้างต้นสะท้อนให้เห็นมุมมองของสหรัฐอเมริกาต่ออาเซียนในประเด็น Transshipment อย่างชัดเจน โดยมองว่า การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของอาเซียนไม่ได้เติบโตด้วยศักยภาพการผลิตทางอุตสาหกรรมที่แท้จริงทั้งหมด แต่ส่วนหนึ่งถูกขับเคลื่อนและแทรกแซงโดยทุนจีนเพื่อใช้เป็นจุดแวะพักและประกอบสินค้าสำหรับหลีกเลี่ยงภาษีอากรและมาตรการควบคุมสินค้าจีนของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะ โดยในกลุ่มประเทศ Tier 2 (กลุ่มประเทศที่มีการบูรณาการทางเศรษฐกิจกับจีนอย่างมีนัยสำคัญ) 6 ประเทศมีประเทศสมาชิกอาเซียนอยู่ในกลุ่มนี้อยู่ถึง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย เวียดนาม มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ขณะเดียวกัน ประเทศสมาชิกอาเซียนอีก 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และฟิลิปปินส์ ถูกจัดอยู่ในกลุ่ม Tier 3 (กลุ่มประเทศเศรษฐกิจขนาดเล็กแต่มีช่องโหว่) แสดงให้เห็นว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจำนวน 8 ประเทศ อยู่ในกลุ่มประเทศที่สหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญในการติดตามความเสี่ยงด้าน Transshipment

นอกจากนี้ สหรัฐอเมริกายังได้นำเสนอแนวคิด “ฐานการผลิตคู่ขนาน (Ugly Sister City)” ซึ่งเป็นการจับคู่ฐานการผลิตในเครือข่าย Transshipment กับแหล่งอุตสาหกรรมในสหรัฐอเมริกา เพื่อชี้ให้เห็นว่าเครือข่าย Transshipment ได้ส่งผลให้แหล่งอุตสาหกรรมในแต่ละพื้นที่ของสหรัฐอเมริกาส่งเสริมเสียดำเนินงานและผลประโยชน์จากกลไกการค้าที่ไม่เป็นธรรม โดยพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ในอาเซียน 4 แห่ง ได้ถูกยกขึ้นมาเป็นตัวอย่างสำคัญในการจับคู่ดังกล่าว

โดยมีรายการระเบียบเศรษฐกิจในอาเซียนพื้นที่อุตสาหกรรมในสหรัฐอเมริกา และสินค้าที่ระเบียบเศรษฐกิจเหล่านั้นได้เข้ามาแย่งส่วนแบ่งการสั่งซื้อ และลดการจ้างงานของฐานการผลิตสินค้าดังกล่าวในสหรัฐอเมริกาโดยตรง ดังนี้

1. **ระเบียบเศรษฐกิจพระนครศรีอยุธยา-สมุทรปราการ และ เมืองมินนีอาโพลิส-เซนต์พอล (Minneapolis-St. Paul)** สินค้ากลุ่มเทอร์โมสแตท (พิกัดศุลกากร 903210)
2. **ระเบียงเศรษฐกิจนครโฮจิมินห์ เวียดนาม และ เมืองชิคาโก-มิลวอกี-ร็อกฟอร์ด (Chicago-Milwaukee-Rockford)** สินค้ากลุ่มอุปกรณ์ป้องกันวงจรและสวิตช์ไฟฟ้า (พิกัดศุลกากร 8536)
3. **ระเบียงเศรษฐกิจปีนัง-คูลิม (Penang-Kulim)** มาเลเซีย และ เมืองแอครอน-แคนตัน-อัปสเตตเซาท์แคโรไลนา (Akron-Canton-Upstate South Carolina) สินค้ากลุ่มผลิตภัณฑ์พลาสติก (พิกัดศุลกากร 392690)
4. **ระเบียงเศรษฐกิจเบกาซี-บาตัม (Bekasi-Batam)** อินโดนีเซีย และ เมืองฮุสตัน-เลกชาลส์-บิวมอนต์-ทัลซา (Houston-Lake Charles-Beaumont-Tulsa) สินค้ากลุ่มกล่อง ทีวี ลัง และบรรจุภัณฑ์พลาสติก (พิกัดศุลกากร 392310)



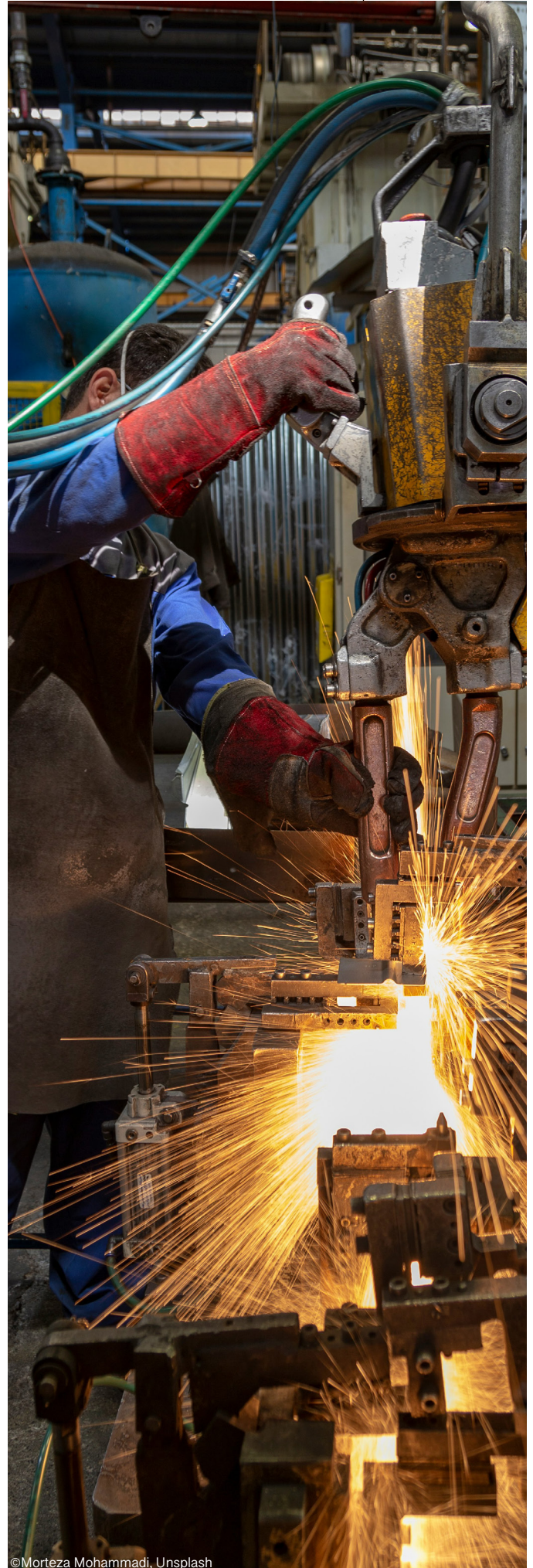
©EqualStock, Unsplash

การนำเสนอข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า สหรัฐอเมริกาำลังเชื่อมโยงกิจกรรม Transshipment เข้ากับปัญหาในประเทศที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย อุตสาหกรรม การจ้างงาน และความมั่นคงของ ห่วงโซ่อุปทานภายในประเทศ กรอบแนวคิดนี้จึงเป็น ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเพิ่มความเข้มงวดของ มาตรการตรวจสอบสินค้านำเข้าจากประเทศ ที่สหรัฐอเมริกาประเมินว่ามีความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงประเทศ สมาชิกอาเซียน เพื่อปราบปรามกิจกรรม Transshipment และคุ้มครองผลประโยชน์ของภาคอุตสาหกรรม และแรงงานภายในสหรัฐอเมริกา

.....

อ้างอิง

The White House. "The Great Transshipment Scam: Rise, Scope, and Costs." <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2026/08/The-Great-Transshipment-Scam.pdf>. Accessed 18 August 2026.



©Morteza Mohammadi, Unsplash

ระบบ AI Detective Border และมาตรการทางศุลกากรของ สหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานศุลกากรและการป้องกันชายแดนของสหรัฐอเมริกา (U.S. Customs and Border Protection: CBP) ได้พัฒนาระบบตรวจสอบสินค้าอัจฉริยะ เพื่อให้สามารถคัดกรองสินค้าจากกิจกรรม Transshipment ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้นำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) การเรียนรู้ของเครื่อง (Machine Learning) และโมเดลภาษาขนาดใหญ่ (Large Language Model: LLM) เข้ามาบูรณาการเป็นระบบ AI Detective Border เพื่อตรวจจับและสกัดกั้นการปลอมแปลงเอกสาร ฉลากสินค้า และข้อมูลการผลิตสินค้าในประเทศที่สามอย่างเบ็ดเสร็จควบคู่กับการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้อย่างมีประสิทธิภาพศุลกากร โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. ระบบ AI Detective Border

ระบบ AI Detective Border มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการวิเคราะห์ข้อมูลสินค้าล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงพรมแดนสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะการตรวจจับการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้าและ Transshipment ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น และใช้เพื่อตรวจสอบความผิดปกติของสินค้าในประเด็นอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน โดยมีกลไกการทำงานอัจฉริยะ ดังนี้

- **การวิเคราะห์ข้อมูลถิ่นกำเนิดสินค้าเชิงลึก** ระบบจะนำเข้าและวิเคราะห์ข้อมูลทางการค้าจากทั่วโลก และใช้อัลกอริทึมในการเปรียบเทียบถิ่นกำเนิดสินค้า ประวัติเส้นทางการขนส่ง (Routing History) และรายละเอียดส่วนประกอบของสินค้า เพื่อค้นหาความผิดปกติ (Anomaly Detection) ที่เจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจพบได้

- **การตรวจสอบกำลังการผลิตและความเชื่อมโยงกับจีน** ระบบมีขีดความสามารถในการตรวจสอบยืนยันที่มาของสินค้า (Mirrored-flow Verification) และการตรวจสอบความเชื่อมโยงของเครือข่ายธุรกิจ เพื่อประเมินว่าประเทศต้นทางของสินค้านั้น ๆ มีกำลังการผลิต (Capacity) ที่สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่ส่งออกจริงหรือไม่
- **การเชื่อมโยงข้อมูลและตรวจสอบสินค้าแบบเรียลไทม์** ระบบ AI จะทำหน้าที่เชื่อมโยงข้อมูลสินค้าตั้งแต่ระดับโรงงานที่ผลิตจนถึงข้อมูลสินค้าในท้องตลาด โดยผสานการทำงานของระบบเอกซเรย์สินค้าสินค้าขั้นสูงที่ติดตั้งไว้อยู่แล้วในบริเวณท่าเรือ เพื่อวิเคราะห์เครื่องหมายบนตู้คอนเทนเนอร์ รูปแบบบรรจุภัณฑ์ และภาพถ่ายเอกซเรย์ กับข้อมูลของสินค้า กลไกนี้ถูกออกแบบมาเพื่อตรวจจับความไม่สอดคล้องกันระหว่างข้อมูลสินค้าในรูปแบบดิจิทัล (Digital Identity) กับสินค้าจริงได้แบบเรียลไทม์

2. มาตรการทางกฎหมายที่เพิ่มอำนาจของ CBP

นอกเหนือจากการพัฒนาเทคโนโลยีตรวจสอบสินค้าแล้ว รัฐบาลสหรัฐอเมริกายังได้ประกาศมาตรการทางกฎหมายมาใช้บังคับควบคุมกัน เพื่อช่วยให้หน่วยงานศุลกากรและการป้องกันชายแดนของสหรัฐอเมริกา (CBP) สามารถตรวจสอบการกระทำผิดได้ และปิดช่องโหว่ทางกฎหมายที่เครือข่าย Transshipment มักใช้ประโยชน์ได้อย่างรัดกุม ได้แก่

2.1 คำสั่งฝ่ายบริหารที่ 14411

(Executive Order 14411)

เรื่อง “Strengthening Customs Enforcement”

เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2569 ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ได้ลงนามในคำสั่งฝ่ายบริหารที่ 14411 (Executive Order 14411) เรื่อง “Strengthening Customs Enforcement” ซึ่งสั่งการให้กระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิ (Department of Homeland Security: DHS) และหน่วยงานศุลกากรและการป้องกันชายแดนของสหรัฐอเมริกา (CBP) ปรับปรุงและเสริมสร้างกฎระเบียบควบคุมการนำเข้าให้เข้มงวดยิ่งขึ้น คำสั่งนี้มีเป้าหมายเพื่ออุดช่องโหว่ทางกฎหมายและจัดการกับผู้กระทำผิด โดยพุ่งเป้าไปที่การกระทำผิดที่พบบ่อย เช่น สินค้าที่ผลิตโดยแรงงานบังคับ (Forced Labor) การสำแดงราคาต่ำ (Undervaluation) และการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้า หรือขบวนการ Transshipment โดยมีข้อกำหนดที่สำคัญ ดังนี้

- **จำกัดสิทธิของผู้นำเข้าที่จดทะเบียน (Importer of Record: IOR) ต่างชาติ** โดยห้ามยื่นใบขนสินค้าแบบไม่เป็นทางการ (Informal Entry) และห้ามใช้หลักประกันสินค้าแบบต่อเนื่อง (Continuous Bonds)
- **ออกระเบียบควบคุมตัวแทนออกของ (Customs Broker) ที่เข้มงวดมากขึ้น** โดยสั่งการให้ใช้บทลงโทษขั้นสูงสุดกับตัวแทนออกของที่กระทำการที่ขัดกับระเบียบ เช่น การละเลยการตรวจสอบสถานะลูกค้า (Due Diligence) การให้ความช่วยเหลือลูกค้าที่กระทำผิดซ้ำ หรือการไม่ให้ความร่วมมือในการส่งข้อมูลแก่ CBP ทันเวลา

© White House



PRESIDENTIAL ACTIONS

STRENGTHENING CUSTOMS ENFORCEMENT

Executive Orders | June 3, 2026

- **ระบุให้ CBP ต้องเพิ่มเกณฑ์ค่าปรับให้สูงขึ้น**

โดยภายใน 90 วันนับจากวันออกคำสั่ง (หรือภายในวันที่ 1 กันยายน 2569) CBP ต้องกำหนดเกณฑ์ค่าปรับขั้นต่ำให้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของค่าปรับที่ประเมินได้ และตัดสิทธิการขอลดหย่อนโทษหรือขอยกเลิกค่าปรับสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ (Mitigation for Repeat Offender)

ทั้งนี้ ข้อกำหนดหลายประการภายใต้คำสั่งดังกล่าวยังจำเป็นต้องดำเนินการผ่านกระบวนการกำหนดกฎระเบียบ (Rulemaking) โดย CBP และ DHS ก่อนใช้บังคับได้อย่างเต็มรูปแบบ อย่างไรก็ตาม ทิศทางดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าสหรัฐอเมริกาไม่เพิ่มความเข้มงวดในการกำกับดูแลการนำเข้า โดยเฉพาะสินค้าที่มีความเสี่ยงด้านถิ่นกำเนิดสินค้า ผู้ประกอบการจึงควรเร่งประเมินระดับความเสี่ยงและปรับปรุงแนวทางการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ของตนเองใหม่ เพื่อลดความเสี่ยงจากการเสียค่าปรับและการตัดสิทธิการนำเข้าจากกฎระเบียบที่จะเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต

2.2 กฎหมายเพื่อการใช้บังคับและการป้องกัน (Enforce and Protect Act: EAPA)

กฎหมายเพื่อการใช้บังคับและการป้องกัน (Enforce and Protect Act: EAPA) ให้อำนาจ CBP ในการสืบสวนข้อกล่าวหาด้านการหลบเลี่ยงอากรตอบโต้ การทุ่มตลาดและการอุดหนุน (AD/CVD) อย่างรวดเร็ว โดยอนุญาตให้ CBP เริ่มกระบวนการสืบสวนได้ภายใน 15 วันทำการนับจากวันที่ได้รับคำร้อง และสามารถกำหนดมาตรการชั่วคราวเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศระหว่างการสอบสวน รวมถึงสามารถร้องขอข้อมูลจากรัฐบาลต่างประเทศ ผู้นำเข้า และผู้ส่งออก เพื่อประกอบการพิจารณาชี้ขาดภายในกรอบเวลาประมาณ 300 วัน

.....



อ้างอิง

The White House. "Executive Order 14411: Strengthening Customs Enforcement." <https://shorturl.at/5SL6p>.

Accessed 20 August 2026.

The White House. "The Great Transshipment Scam: Rise, Scope, and Costs." <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2026/08/The-Great-Transshipment-Scam.pdf>. Accessed 18 August 2026.

U.S. CBP. "Enforce and Protect Act (EAPA)." <https://www.cbp.gov/trade/eapa>. Accessed 24 August 2026.



ข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์สำหรับศุลกากรไทย ในการรับมือกับความท้าทาย ด้าน Transshipment

ความเข้มงวดของนโยบายการค้าสหรัฐอเมริกา ภายใต้รัฐบาลประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนของไทยต้องดำเนินการเจรจาหรือร่วมกัน และยกระดับการตรวจสอบสินค้า และพิสูจน์ความโปร่งใสของกระบวนการผลิตและห่วงโซ่อุปทานอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทย ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มความเสี่ยง Tier 2 ซึ่งสหรัฐอเมริกา ให้ความสำคัญในการเฝ้าระวังประเด็นการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้า (Origin Fraud) และ Transshipment ของสินค้าที่มีความเชื่อมโยงกับจีน

ทั้งนี้ กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อสินค้าที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศไทย ปกป้องขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทย และเตรียมความพร้อมรองรับมาตรการตรวจสอบสินค้านำเข้าของสหรัฐอเมริกาที่มีแนวโน้มเข้มงวดมากขึ้นผ่านระบบ AI Detective Border และการมีข้อกำหนดให้รายงานข้อมูลสินค้าเพิ่มเติมตามคำสั่งฝ่ายบริหารที่ 14411 (Executive Order 14411) และกฎหมายเพื่อการใช้บังคับและการป้องกัน (EAPA) โดยมีข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

1. การยกระดับระบบบริหารความเสี่ยง และการบูรณาการข้อมูลการผลิต

กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการวิเคราะห์ข้อมูลขั้นสูง ด้วยปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อค้นหารูปแบบความผิดปกติของการนำเข้าและส่งออก รวมถึงลดความเสี่ยงจากการใช้พื้นที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เขตปลอดอากร หรือคลังสินค้าทัณฑ์บนในประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของขบวนการ Transshipment โดยมีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

- **การเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้าวัตถุดิบและข้อมูลการส่งออก** ควรพัฒนาระบบที่เชื่อมโยงฐานข้อมูลการนำเข้าชิ้นส่วน/วัตถุดิบต้นทาง (โดยเฉพาะจากกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยงสูง) เข้ากับฐานข้อมูลการส่งออกสินค้าไปยังปลายทางสหรัฐอเมริกา เพื่อวิเคราะห์ความสมดุลของปริมาณสินค้าและระยะเวลาการจัดเก็บ/แปรรูป (Dwell Time) ซึ่งหากชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบจากจีนถูกนำเข้ามาให้เวลาที่สั้นเกินไปหรือไม่สมเหตุสมผลกับระยะเวลาในการผลิตสินค้าขั้นสุดท้าย ถือว่าเข้าข่ายสินค้า Transshipment
- **การเฝ้าระวังอัตราการใช้กำลังการผลิตที่ผิดปกติ** ควรนำข้อมูลดัชนีอัตราการใช้กำลังการผลิต (Capacity Utilization) ในอุตสาหกรรมสินค้าชนิดต่าง ๆ มาเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดความเสี่ยง หากพบโรงงานหรือผู้ส่งออกที่มีตัวเลขการส่งออกพุ่งสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด แต่ไม่มีประวัติการขาย กำลังการผลิต การใช้พลังงาน หรือการจ้างงานที่สอดคล้องกัน ระบบควรแจ้งเตือนเพื่อให้เจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบการผลิตจริง ณ สถานประกอบการ (Factory Audit) ทันที

- **การคัดกรองนิติบุคคลที่มีความเสี่ยงและการจัดตั้งบริษัทบังหน้า (Shell Company)** ควรเพิ่มความเข้มงวดของเกณฑ์การประเมินสถานะผู้ประกอบการ โดยตรวจสอบโครงสร้าง ความเป็นเจ้าของ แหล่งที่มาของเงินทุน และประวัติการจัดตั้งนิติบุคคลรายใหม่ในกลุ่มสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง เพื่อคัดกรองบริษัทบังหน้า (Shell Company)

2. การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เพื่อตรวจสอบถิ่นกำเนิดสินค้า

การป้องกัน Transshipment ไม่สามารถดำเนินการโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงลำพัง เนื่องจากการพิสูจน์ถิ่นกำเนิดสินค้าต้องอาศัยข้อมูลการนำเข้า การผลิต การส่งออก และการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: C/O) จึงจำเป็นต้องมีบูรณาการระหว่างกรมศุลกากร หน่วยงานผู้ออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า และหน่วยงานด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

- **การเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับกรมการค้าต่างประเทศ** กรมศุลกากรควรจัดตั้งกลไกแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านความเสี่ยงแบบเรียลไทม์กับกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เนื่องจากเป็นหน่วยงานเดียวที่ทำหน้าที่ออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (C/O) สำหรับสินค้าเฝ้าระวังที่จะส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา กลไกดังกล่าวจะเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบเกณฑ์การแปรสภาพอย่างเพียงพอ (Substantial Transformation) ของกลุ่มสินค้าเฝ้าระวัง เช่น ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ พลาสติก และโลหะ

- **การกำหนดแนวปฏิบัติในการตรวจสอบขั้นตอนการผลิตร่วมกัน** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของความร่วมมือกำหนดแนวทางการตรวจสอบโรงงาน/ผู้ประกอบการที่ยื่นขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าสำหรับการส่งออกไปสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการคัดกรองผู้ประกอบการในประเทศและเพื่อเตรียมหลักฐานไว้ในกรณีที่ฝ่ายสหรัฐอเมริกาได้ตั้งข้อสงสัยว่าสินค้าเหล่านั้นผ่านกระบวนการผลิตที่ไม่มีนัยสำคัญ เช่น การประกอบเพียงเล็กน้อย (Minor Assembly) หรือ การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ (Repackaging) เท่านั้น

3. การสนับสนุนภาคเอกชนให้ปฏิบัติตามการตรวจสอบย้อนกลับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Traceability)

มาตรการเฝ้าระวังสินค้าไทยของสหรัฐอเมริกาจะส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยที่ผลิตและส่งออกสินค้าอย่างถูกต้องได้รับผลกระทบจากการถูกตรวจสอบสินค้าแบบเหมารวม โดยผู้ประกอบการเฉพาะใน 8 กลุ่มอุตสาหกรรมเสี่ยง ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เหล็กและเหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก ยานยนต์และส่วนประกอบ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ทองแดง และเครื่องมือวัด เครื่องมือแพทย์และอุปกรณ์เกี่ยวกับสายตา ซึ่งมีมูลค่าส่งออกจากไทยไปสหรัฐอเมริกาประมาณ 52.23 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 72.33 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของไทยไปสหรัฐอเมริกา ในปี 2568 (2025)

กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรมีบทบาทในการชี้แนะและสนับสนุนภาคเอกชนให้พร้อมรับมือกับการตรวจสอบเชิงลึก พร้อมทั้งช่วยให้ผู้ประกอบการลดต้นทุนการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ (Compliance Cost) และความล่าช้าของการขนส่ง โดยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการจัดเตรียมเอกสารและข้อมูลไว้ล่วงหน้า ดังนี้

- **การเตรียมความพร้อมด้านหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด (C/O)** ผู้ส่งออกในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยง ควรตรวจสอบความถูกต้องหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้ามากเป็นพิเศษ และควรเตรียมหลักฐานรับรองที่สนับสนุนการได้ถิ่นกำเนิดสินค้าไว้อยู่เสมอ เนื่องจากหน่วยงานศุลกากรและการป้องกันชายแดนของสหรัฐอเมริกา (CBP) มีอำนาจขอตรวจสอบข้อมูลสินค้าเพิ่มเติมได้ตลอดเวลา
- **การส่งเสริมมาตรฐานการจัดเก็บเอกสารเพื่อการตรวจสอบย้อนหลัง (Audit Trail)** กรมศุลกากรควรประชาสัมพันธ์และวางแผนปฏิบัติให้ผู้ส่งออกไทย จัดทำระบบบัญชีแหล่งเงินทุน แหล่งที่มาของวัตถุดิบ และบันทึกข้อมูลการผลิต ตั้งแต่บัญชีราคาวัตถุดิบ (Raw Material Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) บันทึกการทำงานของแรงงาน บันทึกการใช้พลังงานไฟฟ้า จนถึงบันทึกกระบวนการผลิตในแต่ละขั้นตอนอย่างครบถ้วน เพื่อยืนยันว่าสินค้านั้นได้ผ่านการแปรสภาพอย่างเพียงพอในประเทศไทยอย่างแท้จริง
- **การประเมินความเสี่ยงของคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน** ผู้ส่งออกไทยต้องตระหนักถึงความเสี่ยงจากการใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบสินค้าจากจีน โดยควรทำความเข้าใจกระบวนการผลิตและโครงสร้างราคาของสินค้าจีนที่นำเข้ามาเพื่อผลิตต่อ โดยเฉพาะสินค้าวัตถุดิบที่อาจได้รับผลประโยชน์จากการอุดหนุนหรือการทุ่มตลาดของรัฐบาลจีน เนื่องจาก ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการจะนำวัตถุดิบนั้นมาผ่านกระบวนการแปรสภาพอย่างเพียงพอแล้วในไทย แต่ CBP จะยังคงไม่ไว้วางใจแหล่งที่มาของวัตถุดิบ และอาจประเมินสินค้านั้นเข้าข่าย Transshipment ได้ ดังนั้น การตรวจสอบคู่ค้าให้มีความโปร่งใสตลอดห่วงโซ่อุปทาน จึงจะช่วยลดความเสี่ยงจากการถูกดำเนินคดีและการตรวจสอบจากฝ่ายสหรัฐอเมริกาได้อย่างมีนัยสำคัญ

4. การสร้างความร่วมมือแบบทวิภาคี กับ CBP

นอกเหนือจากการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบใหม่ของสหรัฐอเมริกาต่อผู้ประกอบการไทย กรมศุลกากรควรส่งเสริมความร่วมมือแบบทวิภาคีกับ CBP ในฐานะหุ้นส่วนความร่วมมือที่มีความน่าเชื่อถือ และมีเจตนาจริงใจเดียวกันกับสหรัฐอเมริกาในการปราบปรามการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้า เพื่อให้สหรัฐอเมริกามีความเชื่อมั่นในระบบการตรวจปล่อยสินค้าและระบบการออกและรับรองหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าของไทยมากยิ่งขึ้น

- **การเปิดช่องทางประสานงานเชิงรุกกับ CBP**
กรมศุลกากรควรพิจารณาจัดตั้งคณะทำงานร่วมกับ CBP เพื่อการประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และการร่วมตรวจสอบกรณีต้องสงสัย เพื่อแสดงเจตจำนงที่ชัดเจนในประเด็นการปราบปรามการฉ้อฉลถิ่นกำเนิดสินค้าโดยเฉพาะ
- **การยกระดับโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน เออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO)**
กรมศุลกากรควรขยายความตกลงการยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangement: MRA) กับ CBP ให้สามารถรับรองสถานะผู้ประกอบการไทยที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสหรัฐอเมริกาอย่างเคร่งครัด ให้สามารถใช้ช่องทางพิเศษในการนำเข้าสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกา เพื่อช่วยลดผลกระทบจากการถูกสุ่มตรวจหรือชะลอการตรวจปล่อยสินค้าแบบเหมารวม ณ ด่านศุลกากรของสหรัฐอเมริกา



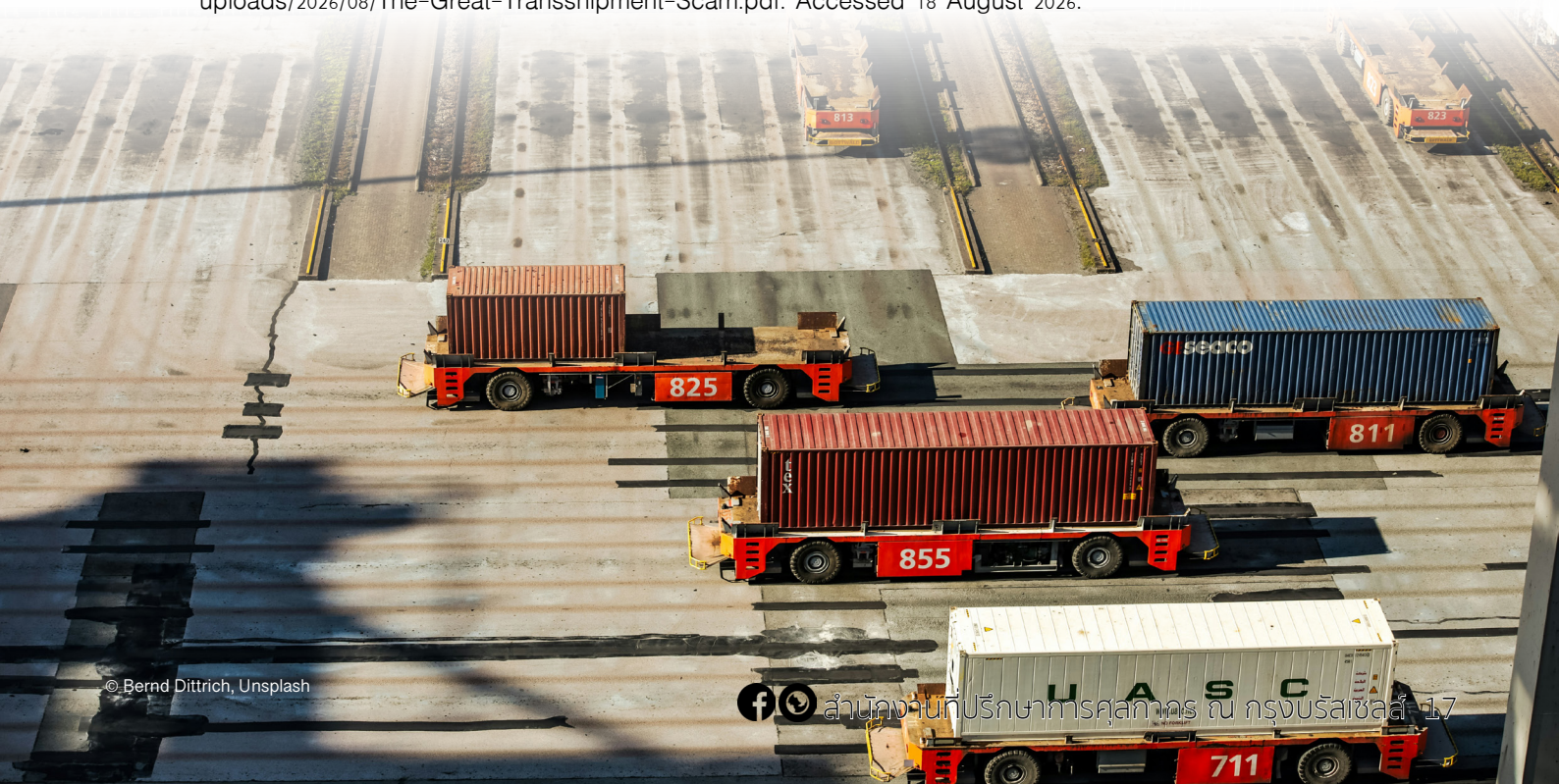
unสรุป

ท่ามกลางภูมิทัศน์เศรษฐกิจโลกที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอนจากการแข่งขันทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนตลอดจนการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าในรูปแบบใหม่ ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีขนาดเศรษฐกิจระดับกลางจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการยกระดับความโปร่งใสของภาคการผลิตและการค้าควบคู่ไปกับการรักษาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศคู่ค้าสำคัญอย่างสมดุล เนื่องจากทั้งสหรัฐอเมริกาและจีนยังคงมีบทบาทสำคัญต่อการส่งออก การนำเข้า การลงทุน และเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของไทย

ความท้าทายสำคัญในการรับมือกับประเด็น Transshipment ของสหรัฐอเมริกา จึงอยู่ที่การสร้างเชื่อมั่นต่อกระบวนการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าของไทย ผ่านการยกระดับระบบบริหารความเสี่ยงด้วยเทคโนโลยี การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน และการพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับของห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้สามารถแยกแยะการผลิตที่เกิดขึ้นจริงในประเทศไทยออกจากพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงต่อการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะเดียวกัน การดำเนินมาตรการดังกล่าวควรตั้งอยู่บนหลักการประเมินความเสี่ยงจากพฤติกรรมและข้อมูลที่ตรวจสอบได้ มิใช่การเหมารวมผู้ประกอบการหรือการลงทุนที่มีความเชื่อมโยงกับจีนทั้งหมดว่าเกี่ยวข้องกับการกระทำผิด เพื่อให้ไทยสามารถรักษาทั้งความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทาน ชีตความสามารถในการแข่งขัน และความสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศคู่ค้าได้อย่างรอบด้านและยั่งยืน

อ้างอิง

The White House. "The Great Transshipment Scam: Rise, Scope, and Costs." <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2026/08/The-Great-Transshipment-Scam.pdf>. Accessed 18 August 2026.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

EU เผยแพร่เอกสารคำแนะนำผู้ประกอบการ ในช่วงการใช้บังคับมาตรการ CBAM อย่างเต็มรูปแบบ



เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2569 (2026) คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) ได้เผยแพร่เอกสารคำแนะนำ (Guidance Document) จำนวน 10 ฉบับ เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการนอกสหภาพยุโรป (European Union: EU) โดยเฉพาะผู้ผลิตสินค้า (Operator of an Installation) ผู้นำเข้าที่ได้รับอนุญาต (Authorized Declarant) และผู้ตรวจสอบ (Verifier) ในการเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติตามมาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) ในช่วงการใช้บังคับอย่างเต็มรูปแบบ (Definitive period) ที่เริ่มมาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 (2026)

ในช่วงการใช้บังคับอย่างเต็มรูปแบบ ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่มีความเข้มงวดมากขึ้น ทั้งด้านการติดตามข้อมูลสินค้า (Monitoring) การรายงานข้อมูล (Reporting) และมีภาระผูกพันทางการเงินเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เอกสารคำแนะนำทั้ง 10 ฉบับ แบ่งออกเป็นคู่มือทั่วไป 4 ฉบับ และคู่มือเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรม 6 ฉบับ สำหรับกลุ่มคู่มือทั่วไปจะครอบคลุมตั้งแต่บทนำและแนวคิดพื้นฐานของ CBAM คู่มือฉบับย่อสำหรับผู้ผลิตนอก EU วิธีการคำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแฝง (Embedded Emission) ตลอดจนวิธีการคำนวณการปรับลดสิทธิการปล่อยก๊าซแบบให้เปล่า (Free Allocation Adjustment) ส่วนคู่มือเฉพาะอุตสาหกรรมจะเจาะลึกกระบวนการผลิตและแนวทางการรายงานข้อมูลสำหรับ 6 กลุ่มสินค้าเป้าหมาย ได้แก่ ซีเมนต์ ไฮโดรเจน ปูน เหล็กและเหล็กกล้า อะลูมิเนียม และไฟฟ้า พร้อมตัวอย่างการคำนวณ

ความแตกต่างสำคัญระหว่างเอกสารคำแนะนำในช่วงการใช้บังคับอย่างเต็มรูปแบบ กับเอกสารคำแนะนำสำหรับช่วงระยะเปลี่ยนผ่าน (Transitional Period) มีดังนี้

- ผู้ประกอบการต้องเริ่มชำระเงินจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ด้วยการซื้อใบรับรอง CBAM (CBAM Certificate) 1 ใบ ต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 1 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO₂eq) จากเดิมที่มีหน้าที่รายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเท่านั้น

- ในช่วงระยะเปลี่ยนผ่าน ผู้ประกอบการสามารถรายงานปริมาณก๊าซเรือนกระจกด้วยค่ามาตรฐาน (Default Value) ของสินค้ากลุ่มต่าง ๆ แต่ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการต้องรายงานด้วยการปล่อยก๊าซที่แท้จริง (Actual Emission) เท่านั้น
- วิธีการคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกได้รับการปรับเปลี่ยนให้รัดกุมขึ้น ผู้ผลิตจึงจำเป็นต้องจัดทำแผนการติดตามข้อมูลสินค้า (Monitoring Plan) ที่ได้มาตรฐาน และข้อมูลทั้งหมดต้องผ่านการตรวจสอบยืนยันความถูกต้องจากผู้ตรวจสอบ
- ผู้ประกอบการสามารถนำสิทธิการปล่อยก๊าซแบบให้เปล่า (Free Allocation) มาลดหย่อนจำนวนใบรับรอง CBAM ที่ผู้ประกอบการจำเป็นต้องซื้อ แต่ในช่วงการใช้นี้ยังคงมีรูปแบบ ผู้ประกอบการจะได้รับสิทธิการปล่อยก๊าซแบบให้เปล่าลดน้อยลงเรื่อย ๆ ผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องศึกษาวิธีการคำนวณการปรับลดสิทธิการปล่อยก๊าซแบบให้เปล่าในเอกสารคำแนะนำร่วมด้วย

ผู้ที่สนใจสามารถดาวน์โหลดเอกสารฉบับเต็มได้ที่ <https://shorturl.at/5T7yj>

อ้างอิง

European Commission. "The European Commission Publishes a Series of Guidance Documents to Support CBAM Implementation in the Definitive Period." https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/european-commission-publishes-series-guidance-documents-support-cbam-implementation-definitive-2026-08-14_en.



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

รายงานฉบับใหม่ของ UNODC ซี เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความเกี่ยวข้องกับเครือข่ายอาชญากรเพิ่มมากขึ้น



© Magnific

เมื่อเดือนกรกฎาคม 2569 (2026) สำนักงานป้องกันยาเสพติดและปราบปรามอาชญากรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office on Drugs and Crime: UNODC) ได้เผยแพร่รายงาน “An Interconnected Criminal Ecosystem: Transnational Organized Crime Threat Assessment for Southeast Asia 2026” ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเครือข่ายอาชญากรรมข้ามชาติในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากเดิมที่เครือข่ายอาชญากรรมในหลายพื้นที่ได้รวมตัวกันเป็นเครือข่ายข้ามชาติจากการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และมีรูปแบบการทำงานคล้ายคลึงกับธุรกิจแฟรนไชส์ที่มีการแบ่งแผนกเฉพาะทางร่วมกัน เช่น การฟอกเงิน การค้ำมนุษย์ การลักลอบขนคนเข้าเมือง อาชญากรรมไซเบอร์ และการโจรกรรมข้อมูล ซึ่งเชื่อมต่อกันผ่านระบบการเงินและการวางปฏิบัติการร่วมกันอย่างแยบยล ซึ่งสร้างความท้าทายต่อหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายมากยิ่งขึ้น

ในขณะเดียวกัน รูปแบบอาชญากรรมกำลังเปลี่ยนจากการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายไปสู่การให้บริการที่สนับสนุนกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและการฉ้อโกงทางไซเบอร์ ซึ่งทั้งร่อยรอยหลักฐานทางกายภาพไว้น้อยและยากต่อการสืบสวน โดย UNODC ได้ประเมินมูลค่าความเสียหายจากการหลอกลวงออนไลน์ (Online Scam) ในภูมิภาคเอเชีย เครือรัฐออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ สูงถึง 88.3 - 114.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2568 (2025) และพบการค้ำมนุษย์พุ่งสูงขึ้น โดยพบเหยื่อจากมากกว่า 80 ประเทศถูกหลอกลวงมาให้ใช้แรงงานในค่ายสแกมเมอร์ และยังขยายเป้าหมายของเหยื่อไปยังภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือโดยเจาะจงกลุ่มผู้มีทักษะการใช้ภาษาหลายภาษา

แม้อาชญากรรมไซเบอร์จะขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่การค้ายาเสพติดยังคงเป็นภัยคุกคามหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำเป็นศูนย์กลางการผลิตยาเสพติดสังเคราะห์ เฮโรอีน และกัญชา ซึ่งมีมูลค่ารวมสูงถึง 109.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ พื้นที่สามเหลี่ยมทะเลซูลูและเซเลบีส (Sulu-Celebes) ซึ่งเชื่อมระหว่างสาธารณรัฐอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ได้กลายเป็นเส้นทางลักลอบที่สำคัญ โดยอาชญากรอาศัยช่องโหว่จากการมีปริมาณการสัญจรทางทะเลที่หนาแน่นเพื่อซุกซ่อนสินค้าผิดกฎหมายและอุปกรณ์เทคโนโลยีขั้นสูงที่ใช้ในขบวนการสแกมเมอร์



นอกจากนี้ รายงานดังกล่าวยังเน้นย้ำถึงความสำคัญของภัยคุกคามรูปแบบใหม่ จากการรวมเกมออนไลน์และการพนันออนไลน์ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อเด็กและเยาวชน โดย UNODC วาระบุว่าการปราบปรามการกระทำผิดด้วยการสกัดกั้นและการตรวจสอบสินค้าบริเวณพรมแดนเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพออีกต่อไป แต่หน่วยงานใช้บังคับกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องติดตามเส้นทางการเงิน ตลอดจนฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีความเชี่ยวชาญด้านสินทรัพย์ดิจิทัล เพื่อยึดทรัพย์และตัดเครือข่ายทางการเงินของเครือข่ายอาชญากรรมเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อ้างอิง

UNODC. "New UNODC Report Reveals Scale of South-East Asia's Ever More Interconnected Criminal Economy."
<https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2026/July/new-unodc-report-reveals-scale-of-south-east-asias-ever-more-interconnected-criminal-economy.html>. Accessed 20 August 2026.



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

Frontex ทดลองใช้โดรนลาดตระเวนชายฝั่งรุ่นใหม่ ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน



ในช่วงเดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม 2569 (2026) หน่วยรักษาการชายฝั่งประจำสหภาพยุโรป (European Border and Coast Guard Agency: Frontex) ร่วมกับหน่วยยามชายฝั่งสาธารณรัฐอิตาลี ประสบความสำเร็จในการทดสอบการใช้งานอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนชนิดบินขึ้นลงในแนวตั้ง (Vertical Take-off and Landing: VTOL) รุ่น V-BAT ของบริษัท Shield AI บนเรือลาดตระเวน Luigi Dattilo เป็นระยะเวลา 19 วัน ถือเป็นการสร้างสถิติใหม่ในการนำโดรนน้ำหนัก 50-100 กิโลกรัม จำนวน 2 ลำ ขึ้นบินปฏิบัติการพร้อมกัน โดยทำการบินรวม 150 ชั่วโมง และลอยตัวในอากาศเพื่อเก็บข่าวกรองและลาดตระเวนได้สูงสุด 20 ชั่วโมงต่อวัน โดรนเหล่านี้ถูกบูรณาการเข้ากับระบบสั่งการของเรืออย่างสมบูรณ์ ช่วยขยายรัศมีการลาดตระเวนในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนออกไปไกลถึง 150 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ได้ไกลกว่าระยะตรวจจับของเรดาร์และเซ็นเซอร์ที่ติดตั้งอยู่บนเรืออย่างมาก

จุดเด่นของโดรนลาดตระเวน รุ่น V-BAT คือ การเป็นโดรนแบบท่อใบพัดเดี่ยว (Ducted-fan) ที่สามารถบินขึ้นลงในแนวตั้งบนดาดฟ้าเรือที่คับแคบได้โดยไม่ต้องอาศัยเครื่องดีดหรือระบบรอก ทำให้หน่วยงานความมั่นคงทางทะเลสามารถเพิ่มศักยภาพทางอากาศได้โดยไม่ต้องใช้เฮลิคอปเตอร์ การทดสอบนี้แสดงให้เห็นว่าโดรนสามารถส่งภาพวิดีโอแบบเรียลไทม์กลับมายังห้องปฏิบัติการบนเรือและศูนย์บัญชาการชายฝั่งได้พร้อมกันผ่านเครือข่ายของ Frontex นอกจากนี้ โดรนเหล่านี้ยังได้รับการทดสอบศักยภาพในการกิจการค้นหาและกู้ภัย (Search and Rescue: SAR) ด้วยการทดสอบให้โดรนค้นหาเรือยางขนาดเล็กที่อยู่นอกระยะสายตา ซึ่งพบว่า โดรนช่วยให้หน่วยงานสามารถตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

การทดสอบดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มที่หน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลในยุโรปกำลังหันมาพึ่งพา ระบบอากาศยานไร้คนขับมากขึ้น โดยมีบริษัทผู้ผลิตที่สำคัญ คือ บริษัท Schiebel บริษัท CAMCOPTER S-100 จากสาธารณรัฐออสเตรีย ซึ่งได้รับความนิยมสูงสุด บริษัท Survey Copter จากสาธารณรัฐฝรั่งเศสที่กำลังพัฒนา ระบบใหม่ โดยถึงแม้ว่าโดรนปีกติดลำตัว (Fixed-Wing Drone) ที่มีลักษณะคล้ายเครื่องบินขนาดเล็กจะยังมีข้อได้เปรียบด้าน ระยะเวลาการบินที่ยาวนานกว่า แต่ต้องใช้พื้นที่ในการบินขึ้นลงมาก โดรนชนิด VTOL จึงเหมาะสมกับเรือลาดตระเวนที่มีพื้นที่ จำกัดมากกว่า ปัจจุบันหลายหน่วยงานเริ่มมองหาแนวทางการผสมผสานโดรนทั้งสองรูปแบบ เพื่อสร้างเครือข่ายการลาดตระเวน ที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

อ้างอิง

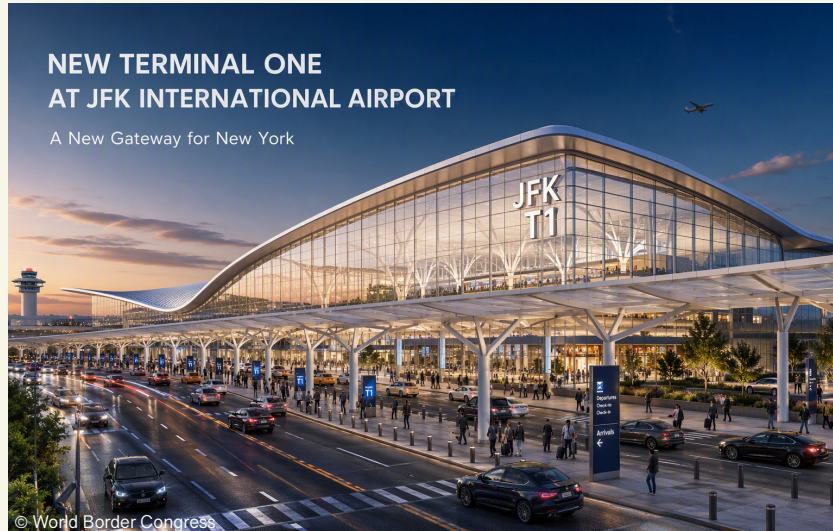
World Border Congress. "Frontex Trials Shipborne V-BAT Drones to Extend Europe's Maritime Surveillance Reach." <https://world-border-congress.com/frontex-trials-shipborne-v-bat-drones-to-extend-europes-maritime-surveillance-reach/>. Accessed 20 August 2026.



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

CBP ร่วมมือกับกาตาร์พัฒนาระบบตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระ ณ ท่าอากาศยาน John F. Kennedy



ในช่วงเดือนสิงหาคม 2569 (2026) หน่วยงานศุลกากรและการป้องกันชายแดนของสหรัฐอเมริกา (U.S. Customs and Border Protection: CBP) ร่วมกับกระทรวงมหาดไทยรัฐกาตาร์ สายการบิน Qatar Airways และอาคารผู้โดยสาร New Terminal One ณ ท่าอากาศยานนานาชาติจอห์น เอฟ. เคนเนดี (John F. Kennedy: JFK) ประกาศใช้งานระบบตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระทางไกลระหว่างประเทศ (International Remote Baggage Screening: IRBS) สำหรับเที่ยวบินตรงเส้นทางโดฮา-นิวยอร์ก (JFK) อย่างเป็นทางการ โครงการนี้มุ่งเน้นที่จะใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการสกัดกั้นภัยคุกคามและสินค้าผิดกฎหมายเชิงรุกตั้งแต่อนุที่กระเป๋าสัมภาระจะมาถึงสหรัฐอเมริกา

ระบบ IRBS ทำงานโดยการบันทึกภาพเอกซเรย์กระเป๋าสัมภาระที่ใต้ท้องเครื่องของผู้โดยสารตั้งแต่ก่อนออกเดินทางจากท่าอากาศยานนานาชาติฮามัด (Hamad International Airport) และส่งข้อมูลภาพเหล่านั้นให้เจ้าหน้าที่ CBP ตรวจสอบประเมินความเสี่ยงทางไกลในขณะที่เครื่องบินกำลังเดินทาง ระดับดังกล่าวจะช่วยรักษามาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดควบคู่ไปกับการลดระยะเวลาการตรวจสอบได้อย่างมาก ส่งผลให้ผู้โดยสารที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อ (Connecting Flight) สามารถเดินทางไปขึ้นเครื่องเที่ยวบินถัดไปได้ทันทีโดยไม่ต้องรอรับและโหลดกระเป๋าสัมภาระใหม่ เว้นแต่กระเป๋าสัมภาระนั้นจะถูกป้อนให้ต้องตรวจสอบเพิ่มเติม

การริเริ่มโครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์การปรับปรุงท่าอากาศยานของ CBP เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานให้ทันสมัยรองรับกับเทคโนโลยีการตรวจคนเข้าเมืองแห่งอนาคต ทั้งนี้ การนำระบบ IRBS มาใช้ร่วมกับการประมวลผลข้อมูลผู้โดยสารขั้นสูง จะช่วยพัฒนากระบวนการเดินทางระหว่างประเทศให้มีความคล่องตัวปลอดภัยและขับเคลื่อนด้วยข้อมูลมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ CBP มีเป้าหมายที่จะขยายรูปแบบความร่วมมือดังกล่าวไปยังท่าอากาศยานและสายการบินอื่น ๆ ในอนาคต

อ้างอิง

World Border Congress. "US CBP and Qatar Partner to enhance remote baggage screening at JFK."

<https://world-border-congress.com/us-cbp-and-qatar-partner-to-enhance-remote-baggage-screening-at-jfk-2/>.

Accessed 12 August 2026.



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีบำเพ็ญกุศลปัญญาสมวาร เพื่ออุทิศถวายเป็นพระกุศลแด่สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา

เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2569 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายสุลการ) และนายอศวรรฐน์ เกิดสังข์ เลขานุการเอก (ฝ่ายสุลการ) เข้าร่วมพิธีบำเพ็ญกุศลปัญญาสมวาร (ครบ 50 วัน) เพื่ออุทิศถวายเป็นพระกุศลแด่สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา โดยมีสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ร่วมกับวัดไทยและพสกนิกรชาวไทยในเบลเยียมเป็นเจ้าภาพ ณ วัดธัมมปทีป เมืองแมเคอเลน ราชอาณาจักรเบลเยียม

ในการนี้ นางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่สถานเอกอัครราชทูต และสมาชิกที่มประเทศไทย พร้อมครอบครัว ตลอดจนชุมชนชาวไทยในเบลเยียมและประเทศใกล้เคียงเข้าร่วมโดยพร้อมเพรียงกัน



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีเนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2569 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายภิสวรรค์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และนายอศวรรฐ์น เกิดสังข์ เลขาธิการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมพิธีสวดพระพุทธรูปเป็นพระราชกุศลเนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง 12 สิงหาคม 2569 ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

ในการนี้ นางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สถานเอกอัครราชทูต และสมาชิกทีมประเทศไทยพร้อมครอบครัว ตลอดจนชุมชนไทยในเบลเยียมและประเทศใกล้เคียงเข้าร่วมโดยพร้อมเพรียงกัน



การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ครั้งที่ 1/2569

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2569 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนายอศวรรฐ์น เกิดสังข์ เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ครั้งที่ 1/2569 โดยมีนายจิตติพัฒน์ ทองประเสริฐ เอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน เป็นประธาน ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ที่ประชุมได้รับทราบพัฒนาการสำคัญที่เกิดขึ้นในเยอรมนี และร่วมพิจารณาแนวทางส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทยและเยอรมนีในมิติต่าง ๆ ในการนี้ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานผลการแลกเปลี่ยนข้อมูลการข่าวด้านยาเสพติดและการลักลอบขนของผิดกฎหมายระหว่างกรมศุลกากรกับสหภาพยุโรปและเยอรมนี โดยส่วนใหญ่เป็นการกระทำผิดที่เกี่ยวข้องกับกัญชาและบุหรี่ รวมทั้งรายงานสถานการณ์ที่ไทยถูกจัดให้อยู่ในประเทศกลุ่ม Tier 2 ที่มีความเสี่ยงต่อการสวมสิทธิ์และการฉ้อฉลด้านถิ่นกำเนิดสินค้าในรายงาน The Great Transshipment Scam ของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา

ทั้งนี้ กรมศุลกากรได้พยายามแก้ไขและยกระดับการใช้บังคับกฎหมายในประเด็นที่เดี่ยวยังคงมาอย่างต่อเนื่อง ล่าสุด ได้ประกาศหลักเกณฑ์การระบับคดี โดยกำหนดค่าปรับ 30,000 บาท ต่อจำนวนข้อศกอกกัญชา 1 กิโลกรัมที่นำเข้า/ส่งออกโดยผิดกฎหมาย ทั้งยังได้กำหนดโทษปรับ 500,000 บาท ต่อผู้ส่งออกที่สำแดงถิ่นกำเนิดสินค้าเป็นเท็จเพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการทางการค้าหรือเพื่อแสวงหาสิทธิพิเศษทางการค้าโดยมิชอบ โดยมีผลใช้บังคับพร้อมกันตั้งแต่วันที่ 17 มิถุนายน 2569

นอกจากนี้ เอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ได้นำคณะไปศึกษาดูงานและเยี่ยมชมบริษัท BAE Batterien GmbH ซึ่งเป็นผู้ผลิตแบตเตอรี่ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และมีการดำเนินงานในไทย ทั้งในภาคการไฟฟ้าและโทรคมนาคม



การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ครั้งที่ 2/2569

เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2569 นายภิสรครัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ครั้งที่ 2/2569 โดยมีนางสาวภัทรีรัตน์ หงษ์ทอง เอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา เป็นประธาน

ที่ประชุมหารือและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานทีมประเทศไทยในการส่งเสริมความสัมพันธ์และผลประโยชน์ของไทยในสาธารณรัฐออสเตรีย สหราชอาณาจักร และสาธารณรัฐสโลวีเนีย โดยเน้นการเพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน และการแสวงหาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ในการนี้ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานผลการแลกเปลี่ยนข้อมูลการข่าวด้านยาเสพติดระหว่างกรมศุลกากรกับประเทศในสหภาพยุโรป และพัฒนาการล่าสุดของการปฏิรูปสหภาพศุลกากรยุโรป (EU Customs Reform) ที่เมืองลิล (Lille) สาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้รับเลือกให้เป็นที่ตั้งขององค์การศุลกากรแห่งสหภาพยุโรป (EU Customs Authority: EUCA) ซึ่งมีหน้าที่พัฒนาและกำกับดูแลฐานข้อมูลทางศุลกากรยุโรป (EU Customs Data Hub) ต่อไป

นอกจากนี้ เอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ได้นำคณะไปศึกษาดูงาน ณ หน่วยงาน GRUNSTATGRAU ซึ่งเป็นศูนย์นวัตกรรมและความเชี่ยวชาญด้านการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบนอาคารของออสเตรีย โดยทีมประเทศไทยได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับการพัฒนากระบวนการและมาตรการสนับสนุนอาคารสีเขียว และพิจารณาปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย



การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย ณ กรุงปารีส ครั้งที่ 2/2569

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2569 นายภิสรศร์ฐ์ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และ นายอศวรรฐ์ เกิดสังข์ เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย ณ กรุงปารีส ครั้งที่ 2/2569 โดยมีนายนิกรเดช พลางกูร เอกอัครราชทูต ณ กรุงปารีส เป็นประธาน

ที่ประชุม ได้รับทราบพัฒนาการล่าสุดของการสมัครเข้าเป็นสมาชิกองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) ของประเทศไทย และแผนการจัดกิจกรรมด้านต่าง ๆ ของสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปารีส

ในการนี้ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงาน ว่า กรมศุลกากรได้ลงนามหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent: LOI) ว่าด้วยความร่วมมือและการช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางศุลกากรกับ ศุลกากรฝรั่งเศส เมื่อเดือนมิถุนายน 2569 เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและความร่วมมือในการปราบปรามการลักลอบกระทำความผิดทางศุลกากร โดยเฉพาะปัญหาการลักลอบส่งออกช่อดอกกัญชาจากประเทศไทยไปยังยุโรป ทั้งยังได้นำเสนอพัฒนาการการจัดตั้งองค์การศุลกากรแห่งสหภาพยุโรป (EU Customs Authority: EUCA) ณ เมืองลิลล์ (Lille) และแนวทางแสวงหาความร่วมมือกับศุลกากรในสหภาพยุโรป





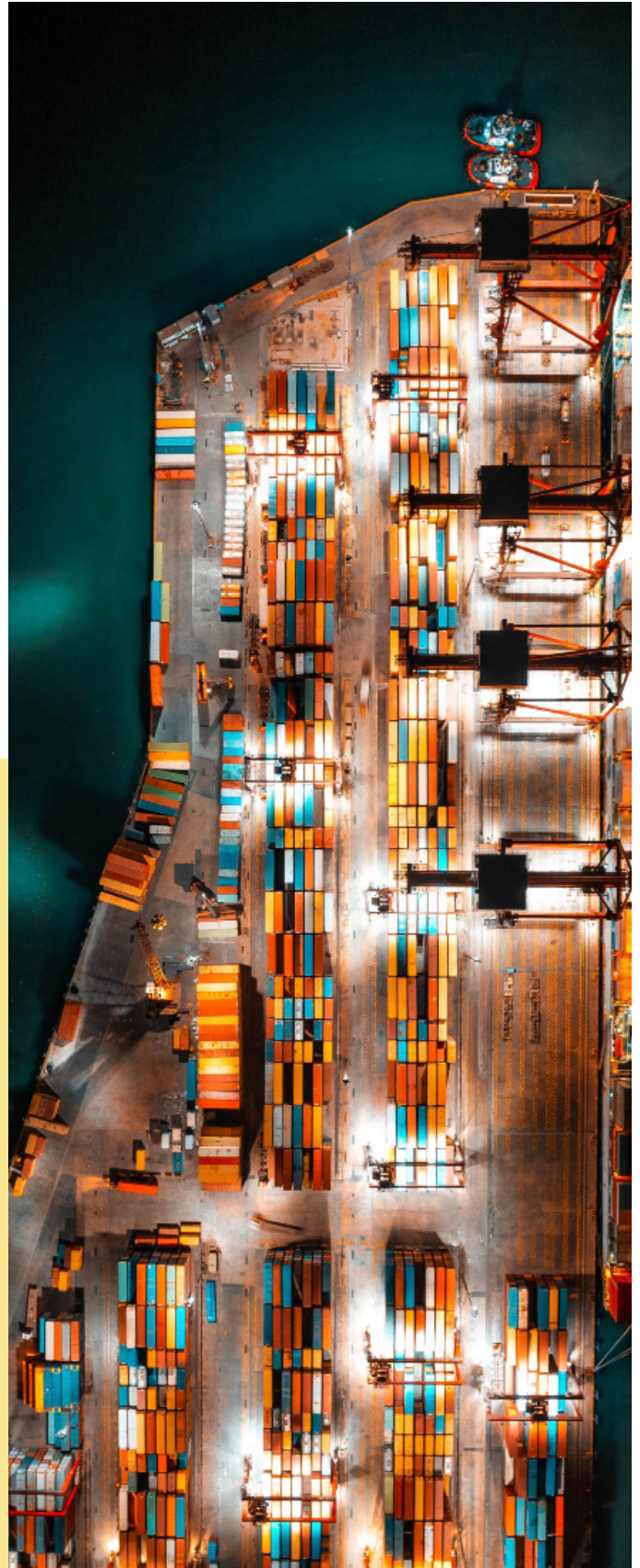
CPMU NEWS

Customs Policy Monitoring Unit

Office of Customs Affairs
Royal Thai Embassy Brussels

Drève du Rembucher 89
1170 Brussels, Belgium
Tel. +32 2 660 57 59

Email: thaicustoms@thaicustoms.be
<http://brussels.customs.go.th>



© Tom Fisk, Pexels