



CPMU News

Customs Policy Monitoring Unit

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร

ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

การลักลอบขนส่งสารเสพติด
ในห่วงโซ่อุปทานสินค้าทางทะเล



©Wall Stree Journal

สวัสดิ์คะ ท่านผู้อ่าน

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่มีความเกี่ยวข้องกับองค์กรอาชญากรรมและเครือข่ายผู้ค้าสารเสพติดข้ามชาติมากที่สุด เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าแบบเทกองหรือการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ล้วนมีผู้ประกอบการและหน่วยงานรับผิดชอบในส่วนต่าง ๆ ที่หลากหลาย เปิดโอกาสกลุ่มอาชญากรสามารถชักจูงหรือขู่บังคับให้กลุ่มคนภายในวงการขนส่ง (Trusted Insider) ให้ความช่วยเหลือได้ง่าย รวมไปถึงเส้นทางการเดินเรือก็มักเป็นเส้นทางระยะยาวที่มีระดับการควบคุมความปลอดภัยที่ไม่สม่ำเสมอ กลายเป็นช่องโหว่ที่อาจมีการลักลอบซุกซ่อนและขนย้ายสารเสพติดออกจากคลังสินค้าและเรือได้ในทุกจุดของเส้นทาง

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2566-2567 (2023-2024) หน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนทั่วโลกได้ทำการตรวจยึดสารเสพติดจากการขนส่งสินค้าทางทะเลรวม 2,600 ครั้ง คิดเป็นปริมาณสารเสพติด 1,374 ตัน แสดงให้เห็นว่า ปัญหาการลักลอบขนส่งสารเสพติดในการขนส่งทางทะเลยังคงเป็นภัยคุกคามที่ศุลกากรต้องเฝ้าระวัง พร้อมทั้งพัฒนามาตรการป้องกันและปราบปรามอย่างต่อเนื่อง

ในการนี้ องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้จัดทำรายงานการศึกษา Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains ซึ่งเก็บข้อมูลจากผลการตรวจยึดสารเสพติดจากการขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลก ในช่วงปี 2566-2567 (2023-2024) โดยได้นำเสนอภาพรวมของการลักลอบขนส่งสารเสพติด ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับวิธีดำเนินการ (Modus Operandi) ในการลักลอบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และข้อมูลเกี่ยวกับปฏิบัติการพิเศษเพื่อปราบปรามการกระทำความผิดนี้ จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News จึงขอเสนอข้อมูลบางส่วนจากรายงานดังกล่าวเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยต่อไป

บราลี รัตนปิณฑะ



Customs Policy Monitoring Unit

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นายภัสสรศรีรัฐ นิลพันธ์
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด
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

การลักลอบขนส่งสารเสพติดในห่วงโซ่อุปทาน สินค้าทางทะเล	1
การซุกซ่อนสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์	6
การลักลอบขนส่งสารเสพติดในการเดินเรือและในทะเล	13
ปฏิบัติการสกัดกั้นสารเสพติดในทะเลหลวง	18



02

รายงานความเคลื่อนไหว



ประธานาธิบดีทรัมป์ออกคำสั่งยกเลิกการงดเว้นอากร สินค้ามูลค่าต่ำ (de minimis) ของสินค้าจากทุกประเทศ เริ่มใช้บังคับ 29 สิงหาคม 2568	22
คณะกรรมการยูโรเปียนเริ่มใช้งานระบบติดตามข้อมูล การนำเข้า – ส่งออกพิเศษโลหะ เตรียมออกนโยบายส่งเสริม การผลิตเหล็กแบบหมุนเวียนภายใน EU	24
ศุลกากรเบลเยียมตรวจยึดโคเคน 1.4 ตัน ในสินค้าข้าว จากอาร์เจนตินาและกายอานา	25
ศุลกากรเนเธอร์แลนด์เริ่มการสืบสวนขยายผล หลังพบบุหรี่ยาเสพติดหลายพันกล่องบนชายหาด Noord-Holland	26

03

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

วงโยธวาทิตกระทรวงการคลังเบลเยียม บรรเลงในพิธีมอบชุด “ชิงกระต่าย เด็ดดอกไม้” สำหรับรูปปั้น Manneken Pis	27
งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสครบรอบ 98 ปี การก่อตั้งกองทัพปลดแอกประชาชนจีน	28
กิจกรรมจิตอาสาถวายเป็นพระราชกุศลเนื่องในโอกาส วันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 28 กรกฎาคม 2568	29
พิธีเจริญพระพุทธมนต์ พิธีถวายพระพรชัยมงคลและ ถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดี และพลังของแผ่นดิน เนื่องในโอกาส วันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2568	30
การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ครั้งที่ 2/2568	31
การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ครั้งที่ 2/2568	32



การลักลอบขนส่งสารเสพติด ในห่วงโซ่อุปทานสินค้าทางทะเล

เครือข่ายการลักลอบค้าสารเสพติดในปัจจุบันมีความเกี่ยวข้องและแทรกซึมอยู่ในภาคอุตสาหกรรมและห่วงโซ่อุปทานโลก จึงทำให้สามารถผลิตสารเสพติดได้ในปริมาณมากและยังคงรักษาเส้นทางการขนส่งไปยังตลาดสินค้าผิดกฎหมายได้ในทุกภูมิภาคทั่วโลก หน่วยงานศุลกากรจึงประสบกับความท้าทายในการสกัดกั้นการลักลอบขนส่งสารเสพติดโดยเฉพาะในการขนส่งสินค้าทางทะเล และพบว่าวิธีดำเนินการ (Modus Operandi) ของเครือข่ายอาชญากรรมได้รับความช่วยเหลือจากกลุ่มคนภายในวงการขนส่ง (Trusted Insider) ที่สามารถเข้าถึงตู้คอนเทนเนอร์ได้ ณ ประเทศต้นทาง ระหว่างการถ่ายลำ หรือประเทศปลายทาง

ทั้งนี้ องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้รายงานการตรวจยึดสารเสพติดโดยหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายบริเวณพรมแดนทั่วโลกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล จำนวนรวม 711.5 ตัน ในปี 2566 (2023) และจำนวน 635.2 ตัน ในปี 2567 (2024) โดยสารเสพติดที่ตรวจยึดได้ส่วนใหญ่เป็นโคเคน ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของสำนักงานว่าด้วยยาเสพติดและอาชญากรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office on Drugs and Crime: UNODC) ที่นำเสนอว่ามีการผลิตโคเคนจำนวนมากถึง 2,757 ตัน ในปี 2565 (2022) และพบว่าภูมิภาคอเมริกาใต้มีการผลิตโคเคนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญ

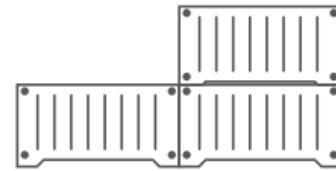
ในการนี้ WCO ได้จัดทำรายงานการศึกษา Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains ซึ่งเก็บข้อมูลจากผลการตรวจยึดสารเสพติดจากการขนส่งสินค้าทางทะเลของศุลกากรและหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณพรมแดนทั่วโลกรวม 2,600 ครั้ง ในช่วงปี 2566-2567 (2023-2024) โดยเป็นที่น่าสนใจว่า ในจำนวนสารเสพติดที่ตรวจยึดได้ทั้งหมด 1,374 ตัน เป็นโคเคนมากถึงร้อยละ 97 และการตรวจยึดร้อยละ 68 มีความเกี่ยวข้องหรือได้รับความช่วยเหลือจากกลุ่มคนภายในวงการขนส่ง ซึ่งสามารถจำแนกข้อมูลการตรวจยึดแบ่งตาม Modus Operandi ได้ดังนี้

- การซุกซ่อนสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์ด้วยวิธีการ Rip-on/Rip-off ตรวจยึดได้ 767 ครั้ง รวมปริมาณสารเสพติด 378.4 ตัน
- การซุกซ่อนสารเสพติดในโครงตู้คอนเทนเนอร์ ตรวจยึดได้ 752 ครั้ง รวมปริมาณสารเสพติด 66.4 ตัน
- การผูกติดสารเสพติดกับตัวเรือใต้น้ำ (Underwater Hull Attachment) ตรวจยึดได้ 76 ครั้ง รวมปริมาณสารเสพติด 12.2 ตัน
- การปล่อยสารเสพติดลงในทะเล (Drug Drop at Sea) ตรวจยึดได้ 108 ครั้ง รวมปริมาณสารเสพติด 71.5 ตัน

การตรวจยึดรวม 2,600 ครั้ง

รวมสารเสพติด 1,374 ตัน

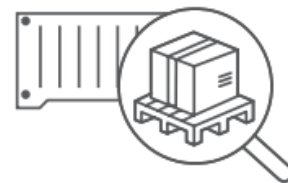
ซึ่ง 97 % เป็นโคเคน



ตู้คอนเทนเนอร์ Rip-on/Rip-off

767 ครั้ง

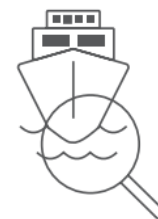
รวมสารเสพติด 378.4 ตัน



การซุกซ่อนในโครงตู้คอนเทนเนอร์

752 ครั้ง

รวมสารเสพติด 66.4 ตัน



สารเสพติดผูกติดกับตัวเรือใต้น้ำ

76 ครั้ง

รวมสารเสพติด 12.2 ตัน



สารเสพติดที่ถูกปล่อยลงในทะเล

108 ครั้ง

รวมสารเสพติด 71.5 ตัน

สถิติการตรวจยึดสารเสพติดในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางทะเล

ปี 2566-2567



จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้
ขอนำเสนอข้อมูลจากรายงานฉบับดังกล่าวของ WCO
เพื่อให้ศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ
แนวโน้มของการลักลอบขนส่งสารเสพติดในสินค้า
ทางทะเลในปัจจุบัน โดยเริ่มจากการนำเสนอภาพรวม
ของห่วงโซ่อุปทานโคเคนและการลักลอบขนส่งโคเคน
ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล รูปแบบการซุกซ่อน
สารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์ การลักลอบขนส่ง
สารเสพติดในการเดินเรือและในทะเล และปฏิบัติการ
สกัดกั้นสารเสพติดในทะเลหลวง

ภาพรวมของ ห่วงโซ่อุปทานโคเคนในปัจจุบัน

การผลิตโคเคนเพิ่มขึ้นในภูมิภาคอเมริกาใต้
เป็นผลมาจากการที่การเสพยาเสพติดได้เริ่มฝังรากลึก
ในสังคมต่าง ๆ และสามารถเข้าถึงผู้บริโภค ได้อย่าง
กว้างขวาง ทั้งนี้ อุปสงค์และอุปทานที่เพิ่มขึ้นของโคเคน
แปรผันตรงกับเหตุความรุนแรงในจุดที่สำคัญของ
ห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะในสาธารณรัฐเอกวาดอร์
ภูมิภาคแคริบเบียน และท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่
ในภูมิภาคยุโรปซึ่งเป็นตลาดโคเคนที่มีผลประโยชน์
มากที่สุด

ผลการศึกษาการตรวจยึดโคเคนในช่วงปี 2566-
2567 (2023-2024) รายงานว่าร้อยละ 30 ของโคเคน
ที่ตรวจยึดได้ในตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล หรือประมาณ
385 ตัน ถูกพบในตู้คอนเทนเนอร์จากเอกวาดอร์
ชี้ให้เห็นว่าเอกวาดอร์เป็นแหล่งผลิตโคเคนที่มีบทบาท
เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับเหตุการณ์ใน ปี 2566
(2023) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 75 จากปี 2565 (2022) และ
สูงขึ้นจากปี 2559 (2016) มากกว่าร้อยละ 500 ซึ่งใน
จำนวนนี้เป็นเจ้าหน้าที่ในท่าเรือหรือกลุ่มคนภายในวงการ
ขนส่งที่ถูกชักจูงหรือบีบบังคับให้เข้าร่วมกับองค์กร
อาชญากรรมและการค้าโคเคน จึงอนุมานได้ว่า
อุตสาหกรรมโคเคนในเอกวาดอร์มีความเกี่ยวข้องกับ
เหตุความรุนแรงในประเทศที่เพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ กลุ่มคนภายในวงการขนส่งใน
ประเทศอื่น ๆ ยังคงต้องปฏิบัติหน้าที่ในสภาพแวดล้อม
ที่มีความเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น โดยผู้บริหาร
ของบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ของโลก อาทิ Maersk และ
APM Terminals ได้รายงานว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
หลายรายมีความเกี่ยวข้องกับกลุ่มอาชญากร หรือต้อง
รับมือกับเครือข่ายอาชญากรที่พยายามแทรกซึมเข้ามา
ควบคุมห่วงโซ่อุปทานโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



© Orlando Barria, EPA

การลักลอบขนส่งโคเคนด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล

ในช่วงปี 2566-2567 (2023-2024) ร้อยละ 85 ของการตรวจยึดสารเสพติดเป็นการตรวจยึดจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งสินค้าทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณสารเสพติดที่ตรวจยึดได้ทั้งหมด การตรวจยึดส่วนใหญ่เกิดขึ้นในภูมิภาคยุโรปตะวันตก เนื่องจากมีท่าเรือขนาดใหญ่และมีการรายงานข้อมูลการตรวจยึดอย่างสม่ำเสมอ¹ ทั้งนี้ เส้นทางขนส่งโคเคนในช่วงเวลาดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากกลุ่มอาชญากรได้ปรับเส้นทางเพื่อหลบเลี่ยงมาตรการควบคุมสินค้าที่เข้มงวดมากขึ้นในบางประเทศ

สื่อมวลชนหลายแห่งรายงานว่าตัวเลขการตรวจยึดโคเคนในท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าหนาแน่นที่สุดในยุโรป อาทิ ท่าเรือ Rotterdam ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ท่าเรือ Antwerp ราชอาณาจักรเบลเยียม มีจำนวนลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญในปี 2567 (2024) โดยการตรวจยึด ณ ท่าเรือ Rotterdam ลดลงร้อยละ 40 จากปี 2566 (2023) หรือลดลงจาก 57 ตัน เหลือ 38 ตัน และการตรวจยึด ณ ท่าเรือ Antwerp ลดลงจากปริมาณที่เป็นสถิติสูงสุด 116 ตัน ในปี 2566 (2023) เหลือประมาณ 44 ตัน

		BE	DE	ES	FR	GB	NL	PT	Total
Q1 - 2023	# detections	30	11	24	7	4	41	1	118
	Weight (kg)	22,442	3,099	8,931	3,984	4,239	13,219	217	56,131
Q2 - 2023	# detections	30	9	24	3	2	46	3	117
	Weight (kg)	15,971	6,463	9,765	1,380	1,734	16,724	6,140	58,177
Q3 - 2023	# detections	24	4	30	2	7	24	2	93
	Weight (kg)	28,911	10,361	33,448	140	1,699	15,480	9,310	99,349
Q4 - 2023	# detections	36	1	38	4	2	28	2	111
	Weight (kg)	47,890	38	30,844	246	338	13,615	4,777	97,748
2023	Total #	120	25	116	16	15	139	8	439
	Total Weight	115,214	19,961	85,989	5,750	8,010	59,038	20,444	311,406
2023	Total # (S.AM)	104	22	53	8	8	80	10	285
	Total KG (S.AM)	58,634	18,755	35,286	3,243	2,959	27,312	3,775	149,964
Q1 - 2024	# detections	37	11	28	9	9	33	5	132
	Weight (kg)	15,874	2,714	23,681	5,284	8,901	7,224	1,997	65,675
Q2 - 2024	# detections	36	14	28	9		32	4	123
	Weight (kg)	20,472	6,089	10,378	2,564		7,363	1,726	48,592
Q3 - 2024	# detections	37	10	24	13		42	5	131
	Weight (kg)	11,916	4,996	13,368	3,032		9,981	4,101	47,394
Q4 - 2024	# detections	35	2	17	1		32		87
	Weight (kg)	10,583	727	24,593	1,502		7,318		44,723
2024	Total #	145	37	97	32	9	139	14	473
	Total Weight	58,845	14,526	72,019	12,382	8,901	31,886	7,824	206,383
2024	Total # (S.AM)	124	32	55	15	3	55	7	291
	Total KG (S.AM)	66,649	37,261	45,745	5,119	282	34,130	4,451	193,717

© WCO

ตารางแสดงสถิติการตรวจยึดโคเคนรายไตรมาสของประเทศยุโรป 7 ประเทศ

ตารางข้างต้น แสดงจำนวนการตรวจยึดและน้ำหนักของโคเคนที่ตรวจยึดได้ในตู้คอนเทนเนอร์จากประเทศที่เป็นตลาดการค้าโคเคนที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคยุโรป ได้แก่ ราชอาณาจักรเบลเยียม (BE) สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (DE) ราชอาณาจักรสเปน (ES) สาธารณรัฐฝรั่งเศส (FR) สหราชอาณาจักร (GB) ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ (NL) และสาธารณรัฐโปรตุเกส (PT) เปรียบเทียบกับปริมาณการตรวจยึดต่อปีในภูมิภาคละตินอเมริกา จากกลุ่มสินค้าที่กำลังจะส่งออกหรือถ่ายลำในภูมิภาคละตินอเมริกา และมีปลายทางในภูมิภาคยุโรป (ข้อมูลในแถบสีชมพู) ประเทศในภูมิภาคยุโรป 7 ประเทศนี้ มีปริมาณการตรวจยึดตามน้ำหนักคิดเป็น ร้อยละ 97 ในปี 2566 (2023) และร้อยละ 96 ในปี 2567 (2024) ของปริมาณการตรวจยึดในภูมิภาคยุโรปตะวันตก

¹ อาจมีการตรวจยึดในปริมาณที่มากกว่าในภูมิภาคอื่น ๆ แต่ไม่มีการรายงานข้อมูลที่ WCO เข้าถึงได้ในการศึกษาครั้งนี้

จากตาราง พบว่าทุกประเทศ (ยกเว้นฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักร)² มีการตรวจยึดโคเคนได้ในปริมาณที่ลดลงในปี 2567 (2024) ซึ่งโดยรวมแล้ว มีปริมาณลดลงร้อยละ 34 หรือจากน้ำหนัก 311 ตัน เหลือ 206 ตัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการตรวจยึดที่น้อยลงกลับไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณและราคาของโคเคนในท้องตลาดยุโรปในปี 2567 (2024) แสดงให้เห็นว่ายังมีการลักลอบนำเข้าโคเคนในปริมาณเท่าเดิม แต่ต้องมีการนำเข้าผ่านประเทศอื่น ๆ ที่มีระดับการควบคุมที่เข้มงวดน้อยกว่าประเทศข้างต้น หรือมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้มีความหลากหลายและรูปแบบการซุกซ่อนที่แยบยลมากขึ้น ปรัชญาการนี้เรียกว่า “ผลกระทบล้นน้ำ (Waterbed Effect)”³

ตัวเลขการตรวจยึดโคเคนจากตู้คอนเทนเนอร์ขาออกในภูมิภาคละตินอเมริกาช่วยอธิบายการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งโคเคนมายังภูมิภาคยุโรป โดยพบว่า มีการตรวจยึดสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์ปลายทางฝรั่งเศสในปี 2567 (2024) เพิ่มขึ้นหนึ่งเท่าตัวจากปี 2566 (2023) แสดงให้เห็นว่าฝรั่งเศสยังคงเป็นช่องทางลักลอบขนส่งโคเคนขนาดใหญ่ของภูมิภาค ซึ่งมีสถิติการตรวจยึด ณ ท่าเรือ Dunkirk เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการเบี่ยงเส้นทางตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากจากท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp ที่มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ถึงขีดจำกัด

ถึงแม้ว่าการตรวจยึดโคเคนในเยอรมนีจะลดลงร้อยละ 22 ในปี 2567 (2024) แต่การตรวจยึดตู้คอนเทนเนอร์ขาออกที่มีปลายทางเยอรมนีในภูมิภาคละตินอเมริกาก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 และพบการตรวจยึดในปริมาณเฉลี่ยเกิน 1 ตัน ซึ่งเป็นจำนวนที่มากกว่าการตรวจยึดในเยอรมนีที่มีปริมาณเฉลี่ยต่ำกว่า 400 กิโลกรัม ซึ่งให้เห็นว่า ปริมาณการตรวจยึดในประเทศปลายทางที่ลดลงไม่ได้บ่งชี้ถึงปริมาณสารเสพติดที่ลดลงในตลาดโลก

การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโคเคนสามารถสังเกตได้ชัดที่สุดจากข้อมูลการตรวจยึดของเบลเยียม และการตรวจยึดสินค้าจากละตินอเมริกาที่มีปลายทางเบลเยียม ในปี 2566 (2023) ที่การตรวจยึดรวม 224 ครั้ง ซึ่งรวมมาจากการตรวจยึดในสินค้าเข้าในเบลเยียม 120 ครั้ง และในกลุ่มสินค้าขาออกจากละตินอเมริกา 104 ครั้ง รวมเป็นปริมาณโคเคน 174 ตัน (เฉลี่ยครั้งละ 776 กิโลกรัม) แต่ในปี 2567 (2024) มีจำนวนการตรวจยึดเพิ่มขึ้นทั้งในขาเข้าและขาออกรวม 269 ครั้ง แต่มีปริมาณโคเคนที่ตรวจยึดได้ต่อครั้งลดลง เฉลี่ยเหลือครั้งละ 467 กิโลกรัม อนุมานได้ว่าการขนส่งโคเคนมายังเบลเยียมส่วนใหญ่ในปี 2567 (2024) ได้เปลี่ยนมาเป็นการขนส่งในปริมาณที่น้อยลง แต่มีความสม่ำเสมอและซุกซ่อนในโครงตู้คอนเทนเนอร์ทำความเย็น (Reefer)



อ้างอิง

WCO. “Report: Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains – Organized Crime, Cocaine and the Internal Conspirator.” Supply Chain Integrity Project. https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/sci-project/wco-report_infiltration-of-maritime-cargo-supply-chains_june-2025.pdf?la=en. Accessed 15 August 2025.

² ฝรั่งเศสมีปริมาณตรวจยึดเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว และสหราชอาณาจักรมีการตรวจยึดเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการรายงานข้อมูลล่าช้าจากปี 2566 (2023)

³ ปรัชญาการนี้เกิดขึ้นเมื่อการแทรกแซงในตลาดส่วนหนึ่งส่งผลกระทบในทางตรงกันข้ามหรือชดเชยกันในส่วนหนึ่งของตลาดนั้น เปรียบเสมือนการกดน้ำหนักบนด้านหนึ่ง ทำให้น้ำไปหนุนขึ้นอีกด้านหนึ่ง ในที่นี้ นำมาอธิบายว่าการควบคุมทางศุลกากรที่เพิ่มมากขึ้นในประเทศหนึ่ง อาจทำให้โคเคนไหลไปเข้ายังอีกประเทศหนึ่งที่มีการควบคุมน้อยกว่า ปริมาณโคเคนในท้องตลาดจึงไม่ได้ลดลง

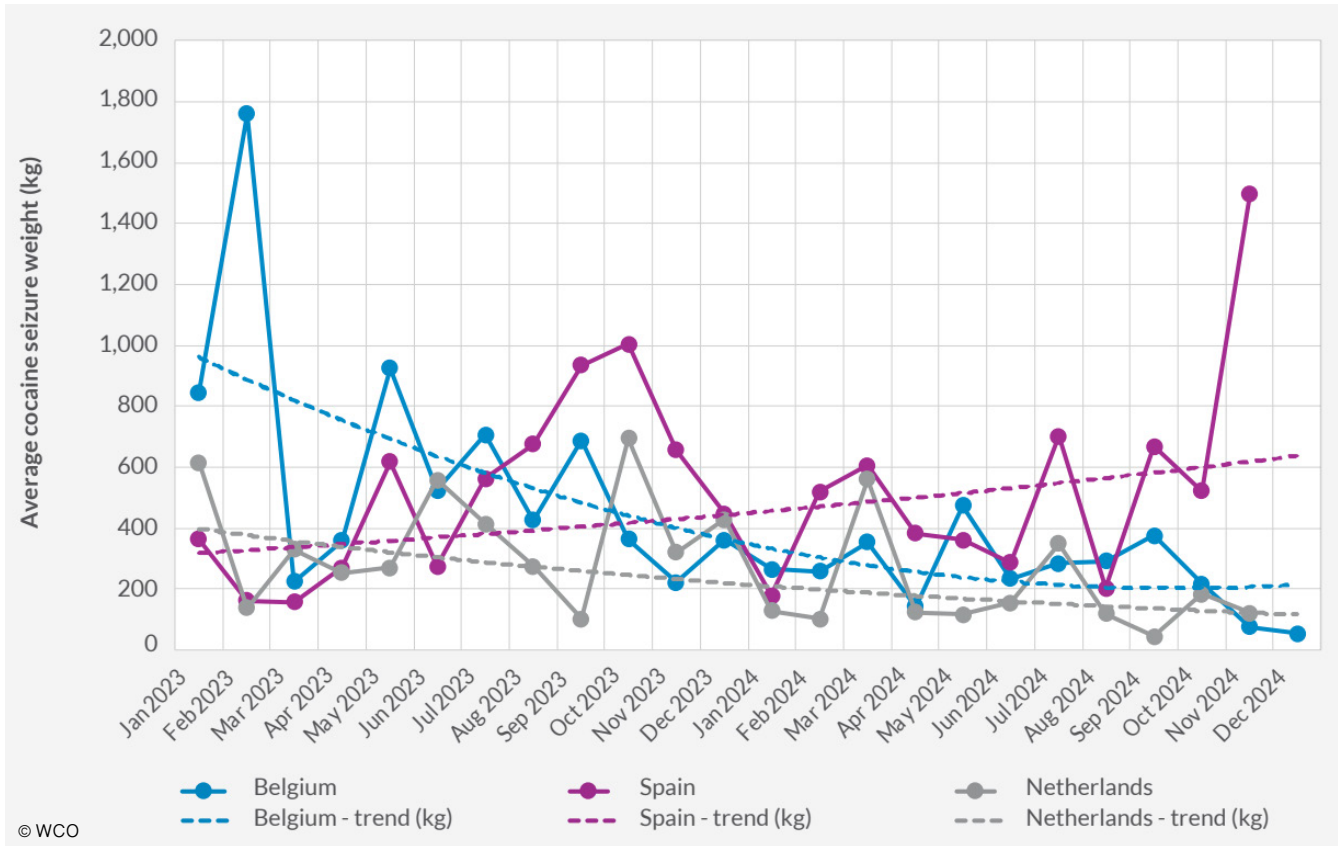
การซุกซ่อนสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์

การซุกซ่อนสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์ ที่ดำเนินการหรือได้รับความช่วยเหลือจากคนภายใน วงการขนส่ง มักเกิดขึ้นใน 2 ลักษณะ คือ

1. **การซุกซ่อนในสินค้า (Container Rip)** เช่น การซ่อนโคเคนในกล่องกล้วยหอม และกล่องสินค้า อื่น ๆ ที่ยากต่อการตรวจค้นภายในตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งสามารถซุกซ่อนสารเสพติดได้เป็นจำนวนมาก และ
2. **การซุกซ่อนในโครงสร้างตู้คอนเทนเนอร์ (Structural Concealment)** คือ การซ่อนสารเสพติดในผนัง เพดาน หรือพื้นที่ว่างในโครงสร้างของตู้คอนเทนเนอร์ ที่ได้รับการปรับปรุงโดยเฉพาะ สามารถซุกซ่อน สารเสพติดได้ในปริมาณที่น้อยกว่า

ซึ่งการซุกซ่อนทั้ง 2 ลักษณะพบมากที่สุด ณ ท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp รวม 1,510 ครั้ง ทั้งยังพบในสเปน เยอรมนี และในทุกภูมิภาคทั่วโลก

ทั้งนี้ การตรวจยึดสารเสพติดที่ซุกซ่อนแบบ Container Rip ในท่าเรือขนาดใหญ่ของภูมิภาคยุโรปมีปริมาณใกล้เคียงกัน เช่น สเปน 61 ตัน เบลเยียม 67 ตัน และเนเธอร์แลนด์ 48 ตัน แต่ถ้าหากรวมจำนวนสารเสพติดที่ซุกซ่อนแบบ Structural Concealment ในแต่ละเดือน จะพบว่ากลุ่มอาชญากรได้เปลี่ยนกลยุทธ์การลักลอบขนส่งในแต่ละช่วงเวลา และมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ดังแสดงให้เห็นในกราฟด้านล่าง



กราฟเส้นแสดงการเปลี่ยนของปริมาณโคเคนโดยเฉลี่ยในช่องทางขนส่งที่สำคัญของภูมิภาค

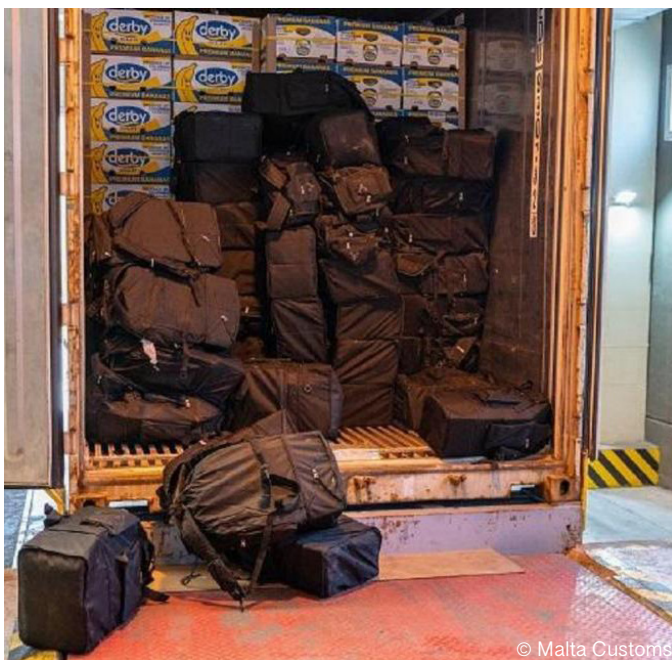
จากกราฟ ในช่วงปี 2566 – 2567 (2023 – 2024) การตรวจยึดโคเคนในตู้คอนเทนเนอร์ในเบลเยียมลดลงจากปริมาณมากกว่า 850 กิโลกรัม ในเดือนมกราคม 2566 (2023) เหลือเพียงประมาณ 200 กิโลกรัมในเดือนธันวาคม 2567 (2024) ในทำนองเดียวกัน การตรวจยึดในเนเธอร์แลนด์ก็ลดลงจากกว่า 400 กิโลกรัม เหลือ 100 กิโลกรัม อย่างไรก็ตาม การตรวจยึดในสเปนกลับเพิ่มมากขึ้น จากประมาณ 350 กิโลกรัม ในเดือนมกราคม 2566 (2023) เป็นประมาณ 750 กิโลกรัมในช่วงปลายปี 2567 (2024)

ข้อมูลเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า กลุ่มอาชญากรได้ปรับมาใช้ในการซุกซ่อนแบบ Structural Concealment สำหรับสินค้าที่ส่งมายังท่าเรือ Rotterdam และท่าเรือ Antwerp มากขึ้น ปริมาณโคเคนที่ตรวจยึดได้จึงมีจำนวนน้อยลง ในขณะที่กลุ่มอาชญากรได้ปรับมาใช้ในการซุกซ่อนแบบ Container Rip ที่ซุกซ่อนสารเสพติดในปริมาณมาก สำหรับสินค้าที่ส่งมายังท่าเรือในสเปนมากขึ้น

รูปแบบการซุกซ่อนโคเคนในการขนส่งสินค้าทางทะเล

1. วิธีการ Rip-on/Rip-off

วิธีการ Rip-on/Rip-off (Rip-on/Rip-off Concealment Method) คือ กระบวนการซุกซ่อนสารเสพติดรวมกับสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่งและลำเลียงอย่างถูกต้อง โดยที่ผู้ขนส่ง (Shipper) และผู้รับของ (Consignee) ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง ยาเสพติดมักถูกซุกซ่อนโดยกลุ่มคนภายในวงการขนส่ง (Trusted Insider) ที่สามารถเข้าถึงตู้คอนเทนเนอร์ได้ ณ ประเทศต้นทาง หรือระหว่างการถ่ายลำ ขั้นตอนการซุกซ่อนนี้เรียกว่า “Rip-on” จากนั้นเมื่อสินค้าถูกขนส่งไปยังจุดต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทาน หรือถึงที่ท่าเรือปลายทาง จะมี Trusted Insider อีกกลุ่มหนึ่งเข้ามาลักลอบนำสารเสพติดออกไปจากตู้คอนเทนเนอร์ก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์จะเข้าสู่พิธีการตรวจปล่อยของศุลกากร ขั้นตอนการลักลอบนำสารเสพติดออกนี้เรียกว่า “Rip-off”



รูปแบบการซุกซ่อนและปริมาณสารเสพติดในขั้นตอน Rip-on มีความแตกต่างกันไปตามความเหมาะสมของสถานการณ์และสถานที่ในการเข้าไปซุกซ่อน และพื้นที่ภายในตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ กลุ่มอาชญากรได้อาศัยข้อมูลการขนส่งโลจิสติกส์แบบละเอียดจากเจ้าหน้าที่ท่าเรือ บริษัทขนส่ง หรือเจ้าหน้าที่ที่ทุจริต เพื่อเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสมที่สุดต่อการซุกซ่อน และมีการนำข้อมูลไปใช้สร้างพนักตู้คอนเทนเนอร์ปลอมเพื่อใช้ปิดตู้คอนเทนเนอร์หลังจากที่เข้าไปซุกซ่อนสารเสพติดแล้วอีกด้วย นอกจากนี้ กลุ่มอาชญากรยังต้องมีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ในท่าเรือปลายทางที่สามารถเข้าถึงสินค้าได้ ก่อนที่สินค้าจะได้รับการตรวจสอบจากศุลกากรหรือถูกส่งไปยังผู้รับของ

ทั้งนี้ WCO ได้รวบรวมข้อมูลและยืนยันว่าการ Rip-on เกิดขึ้นในหลายจุดในห่วงโซ่อุปทาน อาทิ

- การซุกซ่อนในรถบรรทุกระหว่างการขนส่งจากศูนย์บรรจุหีบห่อไปยังท่าเรือต้นทาง
- การซุกซ่อนในพื้นที่ท่าเรือต้นทางก่อนการลำเลียงขึ้นเรือ
- การซุกซ่อนในพื้นที่ท่าเรือที่มีการถ่ายลำ
- การซุกซ่อนในช่วงการลำเลียงสินค้าทางรางหรือทางถนนระหว่างท่าเรือ (เป็นปัญหาหลักในสาธารณรัฐปานามา)
- การซุกซ่อนบนเรือขนส่งสินค้า ซึ่งลำเลียงขึ้นเรือด้วยเรือขนาดเล็กที่มาจอดเทียบในขณะที่ยังคงทอดสมอหรือระหว่างการผ่านแดนทางทะเล มักดำเนินการโดยลูกเรือที่ทุจริตหรือถูกบีบบังคับ

ในช่วงปี 2566 – 2567 (2023 – 2024) ศุลกากรและหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายได้ตรวจยึดโคเคนที่ถูกซุกซ่อนและขนส่งด้วยวิธีการ Rip-on/Rip-off ณ ท่าเรือในภูมิภาคยุโรปตะวันตก คิดเป็น ร้อยละ 53 (201.5 ตัน) ภูมิภาคอเมริกากลางและแคริบเบียน ร้อยละ 23 (85.5 ตัน) ภูมิภาคอเมริกาใต้ร้อยละ 21 (80.5 ตัน) และการตรวจยึดในภูมิภาคเอเชียและออสเตรเลีย (Australasia) คิดเป็นเพียงร้อยละ 2 (1.6 ตัน) สะท้อนเส้นทางการค้าโคเคนที่ยังคงกระจุกตัวระหว่างภูมิภาคอเมริกาใต้และยุโรป

ทั้งนี้ รูปแบบการลักลอบขนส่งโคเคนด้วยวิธีการ Rip-on/Rip-off ที่มีความแยบยลและต้องอาศัยเครือข่าย Trusted Insider มากที่สุด คือ การลับเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ (Switch Rip Methodology) ซึ่งกลุ่มอาชญากรได้หาโอกาสและสถานที่ที่เหมาะสมต่อการลับเปลี่ยนสารเสพติดจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกประเมินว่ามีความเสี่ยงสูงและต้องรับการเปิดตรวจไปยังตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความเสี่ยงต่ำ จึงต้องได้รับความร่วมมือจากทั้งพนักงานศุลกากรที่ลักลอบให้ข้อมูลผลการประเมินความเสี่ยง และเจ้าหน้าที่ท่าเรือที่สามารถระบุตำแหน่งและเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์สองตู้ได้โดยไม่ผิดสังเกต

ในช่วง 2 ปีที่ทำการศึกษาข้อมูล WCO ได้รายงานว่าการตรวจยึดโคเคนที่ขนส่งด้วยวิธีการ Rip-on/Rip-off แบบลับเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด 15 ครั้ง โดยเกิดขึ้นในปี 2566 (2023) 9 ครั้ง เป็นจำนวนโคเคน 5.1 ตัน และในปี 2567 (2024) 6 ครั้ง จำนวนโคเคน 14.8 ตัน โดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ Antwerp 12 ครั้ง ท่าเรือ Rotterdam 2 ครั้ง และท่าเรือ Caucedo สาธารณรัฐโดมินิกัน 1 ครั้ง ซึ่งถือเป็นการตรวจยึดเพียงครั้งเดียวนอกภูมิภาคยุโรปแต่มีปริมาณสารเสพติดมากที่สุด คือ 9.4 ตัน ตรวจยึดได้ในช่วงเดือนธันวาคม 2567 (2024) ในสินค้ากล้วยหอมต้นทางจากสาธารณรัฐกัวเตมาลา ซึ่งอยู่ในระหว่างการถ่ายลำไปยังปลายทาง ณ ประเทศเบลเยียม



การตรวจยึดโคเคน 9.4 ตัน
ณ ท่าเรือ Ceucedo สาธารณรัฐโดมินิกัน

2.การซุกซ่อนในโครงตู้คอนเทนเนอร์

การซุกซ่อนสารเสพติดในโครงตู้คอนเทนเนอร์ มักมีปริมาณสารเสพติดที่ตรวจยึดได้น้อยกว่า การลักลอบขนส่งแบบ Rip-on/Rip-off โดยวิธีการ ซุกซ่อนในแบบดั้งเดิมมักทำโดยการห่อโคเคนเป็นวัตถุ ทรงคล้ายก้อนอิฐและใส่ไว้ในโครงสร้างตู้คอนเทนเนอร์ ในส่วนที่เข้าถึงได้จากภายนอก นิยมซ่อนไว้ในแผงด้านหลัง (Rear Panel) ของตู้คอนเทนเนอร์ทำความเย็น (Reefer) จากนั้น กลุ่ม Trusted Insider หรืออาชญากร จะเข้ามาในบริเวณท่าเรือเพื่อนำสารเสพติดออกไปเมื่อ ตู้คอนเทนเนอร์ถูกลำเลียงลงจากเรือแล้ว



อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา พบ การซุกซ่อนในโครงตู้คอนเทนเนอร์มากขึ้นสอดคล้องกับ การขยายตัวของธุรกิจการผลิตโคเคน และมีการลักลอบ ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ออกไปยังนอกบริเวณท่าเรือไปยัง ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) ที่มีพื้นที่โล่ง และมีการรักษาความปลอดภัยต่ำ เพื่อเพิ่มความสะดวก ให้แก่กลุ่มอาชญากรในการเข้ามาลำเลียงโคเคนออกไป จากโครงตู้คอนเทนเนอร์ ถึงแม้ว่าวิธีการนี้ จะเพิ่ม ความเสี่ยงต่อการจับกุมและตรวจยึดโดยเจ้าหน้าที่ แต่ กลุ่มอาชญากรมักมองว่าการตรวจยึดเหล่านั้นเป็น การเสียผลประโยชน์เพียงครั้งคราวเท่านั้น ซึ่งเป็น ปกติของการทำธุรกิจ และเครือข่ายโดยรวมยังคงมี ผลกำไรมหาศาลจากโคเคนที่ผ่านการตรวจสอบของ เจ้าหน้าที่ไปได้

การซุกซ่อนในแผงด้านหลังตู้คอนเทนเนอร์ Reefer และช่องว่างบริเวณอุปกรณ์ทำความเย็นเป็น รูปแบบการซุกซ่อนที่พบบ่อยที่สุด โดยตรวจพบ 627 ครั้ง รวมปริมาณโคเคน 31.5 ตัน การซุกซ่อนที่ได้รับความ นิยมน้อยกว่าแต่ก็ยังพบได้ทั่วไป ได้แก่ การซุกซ่อนบริเวณพื้นตู้คอนเทนเนอร์ (ตรวจพบ 92 ครั้ง รวมปริมาณโคเคน 31 ตัน) การซุกซ่อนบริเวณหลังคา ตู้คอนเทนเนอร์ (ตรวจพบ 30 ครั้ง รวมปริมาณโคเคน 3.4 ตัน) บริเวณเหล่านี้เป็นจุดที่เข้าถึงได้ยากและต้องใช้ ความชำนาญ อาชญากรหรือ Trusted Insider จึงต้อง ทำการซุกซ่อนสารเสพติดในบริเวณลานตู้คอนเทนเนอร์ ที่ว่างเปล่าหรือในศูนย์บรรจุน้ำมันที่สามารถดำเนินการ ได้เป็นระยะเวลานานโดยไม่มีเจ้าหน้าที่เข้ามาลาดตระเวน และนำสารเสพติดออกจากโครงตู้คอนเทนเนอร์หลังจาก ที่ปฏิบัติพิธีการนำเข้าแล้ว

พนักงานศุลกากรและหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายอื่น ๆ ต้องปรับปรุงความเข้าใจเกี่ยวกับขอบเขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของตน เพื่อให้สามารถสกัดกั้นการลักลอบขนส่งในลักษณะนี้ได้อย่างรัดกุมมากขึ้น เนื่องจากกลุ่มอาชญากรมักใช้ประโยชน์จากพื้นที่ลานตู้คอนเทนเนอร์ในช่วงก่อนและหลังการขนส่งที่มักมีความคลุมเครือในประเด็นขอบเขตการควบคุมของหน่วยงานต่าง ๆ จึงทำให้มีการรักษาความปลอดภัยต่ำ นอกจากนี้ การลักลอบขนส่งสารเสพติดในโครงตู้คอนเทนเนอร์ยังสร้างความเสียหายต่อตู้คอนเทนเนอร์ จึงเป็นปัจจัยที่ลดประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานในภาพรวมอีกด้วย

© WCO



ท่าเรือและประเทศที่พบการซุกซ่อนโคเคนในตู้คอนเทนเนอร์มากที่สุด

การระบุว่ากลุ่มอาชญากรหรือ Trusted Insider กระจุกตัวอยู่ที่ใดในการลักลอบขนส่งแต่ละครั้งนั้นเป็นเรื่องยาก จากการรวบรวมข้อมูลการตรวจยึดช่วงสองปีที่ผ่านมา สถิติการตรวจยึดยังคงเกิดขึ้นมากที่สุดในการทำเรือขนาดใหญ่ในภูมิภาคยุโรปตะวันตกและท่าเรือในละตินอเมริกา โดยเฉพาะท่าเรือในสาธารณรัฐปานามา การตรวจยึดบริเวณท่าเรือปานามาส่วนใหญ่พบในกลุ่มสินค้าถ่ายลำ แสดงให้เห็นว่าท่าเรือในประเทศนี้มี Trusted Insider ที่สามารถลักลอบเข้ามาซุกซ่อนสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์ได้เป็นจำนวนมาก

นอกเหนือจากท่าเรือ Antwerp และท่าเรือ Rotterdam ที่มีอัตราการตรวจยึดในปริมาณมากที่สุดแล้ว ยังมีการตรวจยึดเป็นปริมาณมาก ณ ท่าเรือ Guayaquil สาธารณรัฐเอกวาดอร์ ท่าเรือ Balboa และท่าเรือ Cristobal ในปานามา ท่าเรือ Valencia และท่าเรือ Barcelona ในสเปน อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่า ในปี 2567 (2024) ท่าเรือ Marsaxlokk ในสาธารณรัฐมอลตา มีการตรวจยึดเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็ว โดยตรวจยึดโคเคนที่ซุกซ่อนในโครงตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2566 (2023) เพียง 40 กิโลกรัม แต่ปริมาณการตรวจยึดเพิ่มขึ้นเป็น 549 กิโลกรัม ในปีถัดมา แสดงให้เห็นว่า กลุ่มอาชญากรพยายามใช้ท่าเรือในมอลตาเป็นเส้นทางขนส่งโคเคนเข้าภาคพื้นทวีปยุโรป ผ่านสาธารณรัฐอิตาลี นอกจากนี้ ท่าเรือ Le Havre ในฝรั่งเศส ยังมีการตรวจยึดโคเคนที่ซุกซ่อนแบบ Rip-on/Rip-off เพิ่มขึ้นจาก 433 กิโลกรัม ในปี 2566 (2023) เพิ่มขึ้นเป็น 4,737 กิโลกรัม ในปี 2567 (2024)



อ้างอิง

WCO. “Report: Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains – Organized Crime, Cocaine and the Internal Conspirator.” Supply Chain Integrity Project. https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/sci-project/wco-report_infiltration-of-maritime-cargo-supply-chains_june-2025.pdf?la=en. Accessed 15 August 2025.

การลักลอบขนส่งสารเสพติด ในการเดินเรือและในทะเล

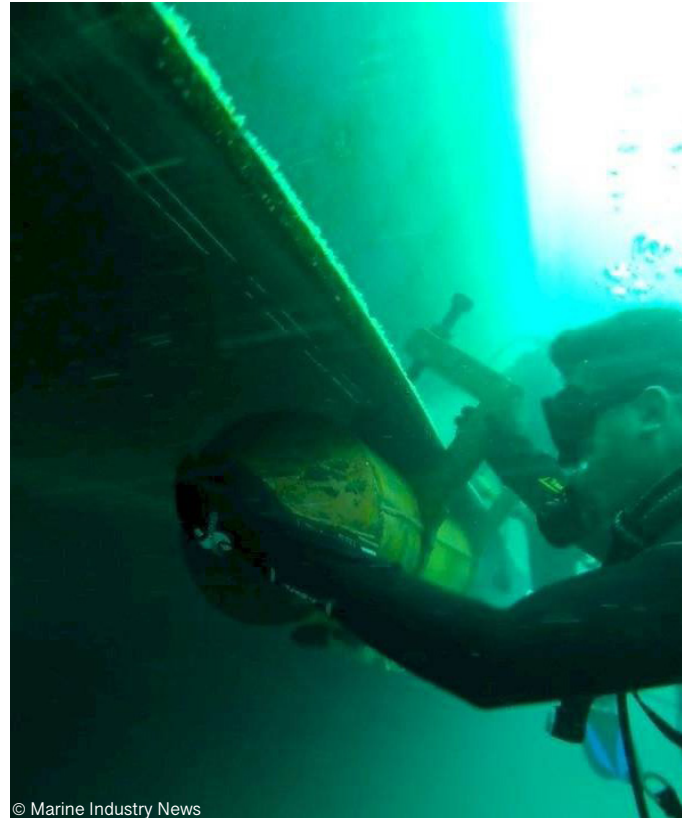
นอกเหนือจากการลักลอบขนส่งสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์แล้ว กลุ่มอาชญากรยังใช้เทคนิคการลักลอบขนส่งในการเดินเรือและทะเล (Maritime and At Sea Smuggling) ซึ่งสารเสพติดถูกบรรจุในวัตถุกันน้ำและติดตั้งอยู่บริเวณใต้ท้องเรือ หรือถูกโยนลงกลางมหาสมุทรเพื่อหลบเลี่ยงการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่เมื่อเรือขนสินค้าถึงท่าเรือปลายทาง การลักลอบขนส่งด้วยวิธีการนี้จำเป็นต้องใช้เทคนิคเฉพาะทาง และเพิ่มความท้าทายแก่เจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบมากขึ้น ทั้งนี้ ศุลกากรและหน่วยงานยามชายฝั่งในประเทศต่าง ๆ ได้ตรวจพบการลักลอบขนส่งสารเสพติดในการเดินเรือและในทะเลเพิ่มมากขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การผูกติดสารเสพติดกับตัวเรือใต้น้ำ

กลุ่มอาชญากรสามารถผูกวัตถุกันน้ำที่บรรจุสารเสพติดไว้เป็นจำนวนมากเข้ากับส่วนของตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำ (Hull Attachment) ซึ่งมักใช้การว่าจ้างนักประดาน้ำมืออาชีพแฝงตัวดำน้ำเข้าไปติดวัตถุเหล่านี้ด้วยเชือกหรือแม่เหล็กแรงสูง ในขณะที่เรือยังคงทอดสมอหรือกำลังเทียบเรืออยู่ในท่าเรือในภูมิภาคละตินอเมริกา วิธีการนี้อันตรายต่อทั้งผู้กระทำผิดในขณะการดำน้ำเพื่อไปติดตั้งและการลำเลียงสารเสพติดออกจากตัวเรือ จึงต้องได้รับความช่วยเหลือจากลูกเรือหรือเจ้าหน้าที่บริษัทขนส่งในการให้ข้อมูลการออกเดินเรือโดยละเอียด เพื่อให้สามารถกำหนดช่วงเวลาที่จะเข้าไป ติดตั้งหรือย้ายสารเสพติดออกจากตัวเรือได้อย่างปลอดภัย

ในช่วงปี 2566 – 2567 (2023 – 2024) มีการตรวจยึดโคเคนที่ผูกกับตัวเรือไต้หน้า 76 ครั้ง รวมปริมาณโคเคน 12.2 ตัน และมีปริมาณการตรวจยึดเฉลี่ยครั้งละ 163 กิโลกรัม โดยที่ร้อยละ 54 ของการตรวจยึดเกิดขึ้นในภูมิภาคละตินอเมริกา ซึ่งเรือขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มีปลายทาง ณ ภูมิภาคยุโรปตะวันตก และร้อยละ 9 ของการตรวจยึดพบในเรือที่มีปลายทางในทวีปเอเชียและออสเตรเลีย อนึ่ง รายงานของ WCO ชี้ให้เห็นว่าประเทศเป็นมีการติดตั้งสารเสพติดในลักษณะนี้มากที่สุด คือ สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล เนื่องจากการระบุว่าร้อยละ 83 ของกรณีการตรวจยึด มีการติดตั้งสารเสพติดในบราซิล ณ ท่าเรือ Santos ท่าเรือ Paranagua และท่าเรือ Rio Grande

การลักลอบขนส่งสารเสพติดด้วยการผูกติดกับตัวเรือมักเกิดขึ้นกับเรือขนส่งสินค้าประเภทเทกอง (Bulk Carrier) ซึ่งอาจเนื่องมาจากการที่บราซิลมีการส่งออกทรัพยากรธรรมชาติที่ขนส่งแบบเทกองเป็นจำนวนมาก ท่าเรือขนส่งสินค้าแบบเทกองส่วนใหญ่มักตั้งอยู่ในพื้นที่ห่างไกลและไม่มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ทันสมัย ซึ่งทำให้กลุ่มนักประดาน้ำสามารถลักลอบเข้าไปติดตั้งสารเสพติดได้โดยสะดวก



© Marine Industry News

ในช่วงระยะเวลาการรวบรวมข้อมูลของ WCO พบว่า การตรวจยึดกระจุกตัวสูงสุดในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 (2023) ซึ่งยังไม่ทราบสาเหตุของการเพิ่มขึ้นของปริมาณการตรวจยึดในลักษณะดังกล่าว ในขณะที่ปริมาณการตรวจยึดในช่วงที่เหลือเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก และมีปริมาณสารเสพติดที่ตรวจยึดได้ไม่มาก อย่างไรก็ตาม การลักลอบขนส่งในลักษณะดังกล่าวก็ยังมี การดำเนินการอย่างเป็นระบบและสม่ำเสมอ โดยเมื่อเดือนมีนาคม 2568 (2025) นาย Mounir Namoussi รัฐมนตรีเบลเยียม ผู้หลบหนีคดียาเสพติดถูกควบคุมตัวในสาธารณรัฐโคลอมเบีย หลังจากใช้ชีวิตอยู่ในโคลอมเบียเพื่อประสานงานการลักลอบขนส่งโคเคนในลักษณะนี้ให้แก่กลุ่มผู้ค้ายาในคาบสมุทรบอลข่านมาเป็นเวลา 8 ปี จากการสืบสวน พบว่า นาย Namoussi ดำเนินการลักลอบขนส่งโคเคน 270 – 300 กิโลกรัมมายังภูมิภาคยุโรปทุกสัปดาห์ แต่เรือส่วนใหญ่ถูกสกัดกั้นก่อนที่จะมาถึงยังท่าเรือ Antwerp และท่าเรือ Rotterdam

2. การปล่อยสารเสพติดลงในทะเล

ลูกเรือหรือเจ้าหน้าที่ของสายเรือสามารถมีส่วนในการลักลอบขนส่งสารเสพติดด้วยการปล่อยวัตถุที่บรรจุสารเสพติดซึ่งติดตั้งระบบ GPS ไว้ลงในทะเล (Drop at Sea) โดยมักปล่อยสารเสพติดออกจากเรือในขณะที่เรือกำลังแล่นอยู่กลางมหาสมุทรหรือในเขตน่านน้ำที่มีการควบคุมต่ำ โดยขนถ่ายลงในเรือขนาดเล็ก เรือตกปลา หรือโยนวัตถุที่บรรจุสารเสพติดลงในทะเลเพื่อรอให้กลุ่มอาชญากรอีกกลุ่มหนึ่งเข้ามาเก็บกู้สารเสพติดจากการติดตามข้อมูล GPS กลางทะเล หรือรอให้สารเสพติดถูกกระแสน้ำพัดมาถึงชายฝั่งในประเทศปลายทาง

การปล่อยสารเสพติดลงในทะเลมักใช้ลักลอบขนส่งสารเสพติดในปริมาณหลายตัน แต่หน่วยงานใช้บังคับกฎหมายบริเวณพรมแดนสามารถตรวจจับหรือสกัดกั้นการขนส่งได้ยาก เนื่องจากมักเกิดขึ้นในเขตน่านน้ำที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของประเทศนั้นๆ และมีความเกี่ยวข้องกับเรือส่วนบุคคลที่ติดตามข้อมูลได้ยากกว่าเรือขนส่งสินค้า ทั้งนี้ การลักลอบขนส่งในลักษณะนี้เป็นปฏิบัติการลักลอบขนส่งสารเสพติดขนาดใหญ่ ที่ลูกเรือส่วนใหญ่หรือลูกเรือทุกคนในเรือขนส่งสินค้าต้องมีส่วนรู้เห็นในการกระทำความผิด

ในช่วงปี 2566 – 2567 (2023 – 2024) พบการปล่อยสารเสพติดลงในทะเล 108 ครั้ง รวมปริมาณสารเสพติด 71.4 ตัน ซึ่งเป็นโคเคนจำนวน 69.4 ตัน และเมทแอมเฟตามีนจำนวน 2 ตัน และยังพบสารเสพติดที่ลอยอยู่ในทะเลหรือถูกพัดเข้าสู่ชายฝั่งเนื่องจากกลุ่มอาชญากรไม่ได้เข้ามาเก็บกู้ (Failed Drop) โดยพบสารเสพติดในบริเวณชายฝั่งรวม 50 ครั้ง (สารเสพติด 8.5 ตัน) ในทุกภูมิภาค แต่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณภูมิภาคอเมริกากลาง แคริบเบียน ชายฝั่งทะเลเหนือ (North Sea) และยังพบสารเสพติดบริเวณทะเลจีนใต้ และทะเลแทสมัน (Tasman Sea) ทางภูมิภาคออสเตรเลียตะวันออก

ตลอดระยะเวลาการเก็บข้อมูล พบว่าจำนวนการลักลอบขนส่งสารเสพติดด้วยวิธีนี้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีการตรวจยึดได้มากที่สุดในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 4 ของปี 2567 (2024) ซึ่งมีปริมาณการตรวจยึด 15.5 ตัน และ 16 ตัน ตามลำดับ และพบมากที่สุด ในภูมิภาคยุโรปตะวันตก ทั้งนี้ ยังไม่ทราบมูลเหตุที่แน่ชัดของ Failed Drop ในหลายกรณี แต่มีการสันนิษฐานว่ากลุ่มอาชญากรมักไม่สามารถเก็บกู้สารเสพติดที่ถูกโยนลงในทะเลได้เนื่องจากขาดทักษะการดำน้ำ และการเดินเรือ หรือสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย



แผนที่แสดงจุดที่พบโคเคนบริเวณชายฝั่งจาก Failed Drop

เรือขนสินค้าที่บรรทุกสารเสพติดเพื่อนำมาปล่อยลงในพื้นที่ที่ตกลงกันไว้กับทีมเก็บกู้ มักไม่สามารถปล่อยสารเสพติดในช่วงเวลาหรือในสภาพอากาศที่เหมาะสมได้ เนื่องจากการจอดเรือกลางทะเลเป็นระยะเวลานานเกินไปเพื่อรอให้คลื่นลมสงบลง จะดึงความสนใจจากหน่วยงานลาดตระเวนทางทะเล จึงจำเป็นต้องปล่อยสารเสพติดลงในทะเลที่แปรปรวน ซึ่งทำให้สารเสพติดเสี่ยงต่อการแตกกระจายและอุปกรณ์ติดตามสัญญาณของทีมเก็บกู้จึงไม่สามารถระบุตำแหน่งและเข้ามาเก็บกู้สารเสพติดได้

ถึงแม้ว่าการปล่อยสารเสพติดลงในทะเลจะเป็นปฏิบัติการลักลอบขนส่งที่มีความเสี่ยงสูง โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ช่องแคบอังกฤษ (English Channel) และทะเลเหนือ แต่การลักลอบขนส่งด้วยวิธีการนี้ก็ยังมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อนุมาณได้ว่าการเพิ่มมาตรการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือสำคัญหลายแห่งในภูมิภาคยุโรปเป็นปัจจัยที่กระตุ้นให้กลุ่มอาชญากรต้องเปลี่ยนมาใช้ในการปล่อยสารเสพติดลงในทะเลเป็นวิธีการลักลอบขนส่งหลักแทนการซุกซ่อนในตู้คอนเทนเนอร์



© New Zealand Defence Force

3. ภัยคุกคามเจียบ: เรือดำน้ำบรรทุกสารเสพติด (Narco-Submarine)

การใช้เรือดำน้ำบรรทุกสารเสพติด (Narco-Submarine) เพื่อการลักลอบขนส่งสารเสพติดเป็นอีกหนึ่งความท้าทายของหน่วยงานใช้บังคับกฎหมาย เนื่องจากเรือดำน้ำเหล่านี้ถูกออกแบบมาเพื่อให้สามารถพรางตัวและขับเคลื่อนใต้น้ำได้เป็นเวลานาน จึงสามารถหลบเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้

นับตั้งแต่ปี 2566 (2023) พบการขนส่งสารเสพติดด้วยเรือดำน้ำเพิ่มมากขึ้น โดยพบเรือดำน้ำประเภทขับเคลื่อนด้วยตัวเองแบบกึ่งดำน้ำ (Self-propelled Semi-submersible: SPSS) ได้บ่อยที่สุด หน่วยงานที่ตรวจยึดเรือดำน้ำบรรทุกสารเสพติดได้บ่อยที่สุด คือ หน่วยงานทหารเรือโคลอมเบีย ซึ่งในเดือนมีนาคม 2566 (2023) ทหารเรือโคลอมเบียได้ตรวจยึดเรือดำน้ำ SPSS ได้ในมหาสมุทรแปซิฟิก ภายในมีโคเคน 2,630 กิโลกรัม และพบผู้กระทำความผิด 4 ราย ซึ่ง 2 รายได้เสียชีวิตแล้วจากการสูดดมก๊าซพิษเพื่อหลบหนีการจับกุม

ต่อมาในปี 2567 (2024) ทหารเรือโคลอมเบีย ทหารเรือสหรัฐ ทหารเรือสหราชอาณาจักร และทหารเรือเม็กซิโก ได้ตรวจยึดเรือดำน้ำ SPSS รวม 6 ครั้ง และพบโคเคนไม่ต่ำกว่า 2 ตันในการตรวจยึดแต่ละครั้ง เป็นที่น่าสนใจว่าเรือดำน้ำที่ตรวจยึดได้มักมีรูปร่างลักษณะและสมรรถนะที่แตกต่างกัน เนื่องจากการต่อเรือโดยกลุ่มองค์กรอาชญากรรมที่มีความเชี่ยวชาญและทรัพยากรแตกต่างกัน

นอกจากนี้ ในเดือนกุมภาพันธ์ ทหารเรือโคลอมเบียได้ตรวจยึดเรือดำน้ำ SPSS ได้ในมหาสมุทรแปซิฟิก บริเวณนอกชายฝั่งโคลอมเบีย เรือดำน้ำสามารถเดินทางได้ไกลถึง 16,000 กิโลเมตรโดยไม่ต้องเติมเชื้อเพลิง แสดงให้เห็นว่า เทคโนโลยี Narco-Submarine กำลังพัฒนาขึ้นอย่างก้าวกระโดด ทั้งยังพบสารเสพติดที่อยู่ภายในเป็นปริมาณที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถือเป็นภัยคุกคามเงียบที่หน่วยงานใช้บังคับกฎหมายต้องเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิด



อ้างอิง

WCO. "Report: Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains – Organized Crime, Cocaine and the Internal Conspirator." Supply Chain Integrity Project. https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/sci-project/wco-report_infiltration-of-maritime-cargo-supply-chains_june-2025.pdf?la=en. Accessed 15 August 2025.



ปฏิบัติการสกัดกั้น การขนส่งสารเสพติดในทะเลหลวง

ดังที่ได้นำเสนอไปแล้วข้างต้นว่าการเพิ่มมาตรการควบคุมและตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ของศุลกากรและหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายบริเวณท่าเรือส่งผลให้กลุ่มอาชญากรต้องเปลี่ยนมาใช้วิธีการลักลอบขนส่งสารเสพติดในระหว่างการเดินเรือหรือในทะเลมากขึ้น อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทะเลหลวง (High Seas) ซึ่งไม่ใช่น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศใด และทุกประเทศมีเสรีภาพในการเดินเรือ/ทำประมง เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการลักลอบขนส่งสารเสพติดเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่นอกเหนือเขตอำนาจของประเทศใด ๆ จึงมีการตรวจตราและลาดตระเวนที่น้อยกว่าในเขตพื้นที่ทางทะเลอื่น ๆ

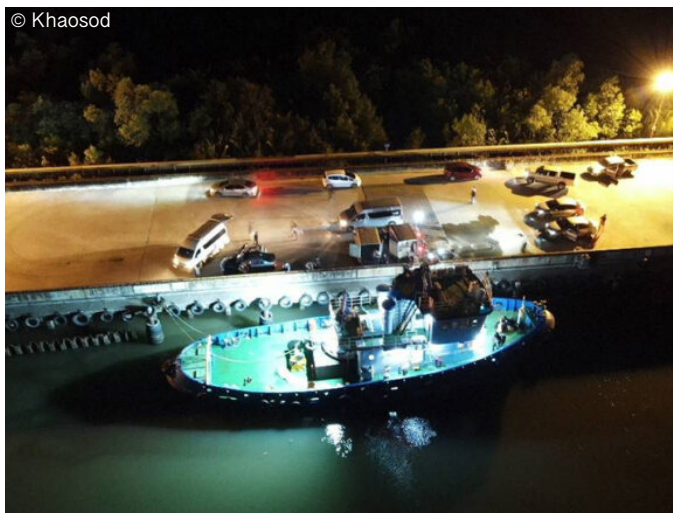
ทั้งนี้ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS) กำหนดให้รัฐเจ้าของธง (Flag State) มีอำนาจในการควบคุม ตรวจสอบ และดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือลำนั้นเมื่อกำลังแล่นผ่านทะเลหลวง และได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อสกัดกั้นการกระทำผิดกฎหมายและการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายในทะเลหลวง โดยประเทศหนึ่งสามารถร้องขอให้ประเทศอื่นให้ความร่วมมือในการติดตามและช่วยตรวจสอบเรือได้หากมีเหตุต้องสงสัยว่าเรือลำนั้นอาจเกี่ยวข้องกับการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย



© Colombian Navy

การตรวจยึด Narco-sub
ในปฏิบัติการ Orion

ดังนั้น หน่วยงานกองทัพเรือ หน่วยยามชายฝั่ง และศุลกากรของหลายประเทศจึงได้มีปฏิบัติการพิเศษเพื่อสกัดกั้นสารเสพติดในพื้นที่ทะเลหลวงหลายครั้ง โดยเฉพาะในพื้นที่มหาสมุทรแปซิฟิก ทะเลแคริบเบียน มหาสมุทรแอตแลนติก ที่ถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่งสารเสพติดไปยังภูมิภาคอเมริกาเหนือ ยุโรป แอฟริกา ไปจนถึงเอเชียและออสเตรเลีย โดยในช่วงปี 2566 – 2567 (2023 – 2024) หลายหน่วยงานได้มีบทบาทในปฏิบัติการเหล่านี้ อาทิ หน่วยยามชายฝั่งสหรัฐ (The United States Coast Guard) ศูนย์วิเคราะห์ข้อมูลข่าวกรองการลักลอบขนส่งสารเสพติดทางทะเล (Maritime Intelligence Analysis Operational Centre for Narcotics: MAOC-N) นอกจากนี้ หน่วยงานใช้บังคับกฎหมายในโคลอมเบียและในประเทศไทยก็มีบทบาทเช่นเดียวกัน



© Khaosod

หน่วยยามชายฝั่งสหรัฐได้ดำเนินการตรวจยึดโคเคน 118 ตัน และกัญชา 6 ตัน ได้จากปฏิบัติการในทะเลหลวงในช่วงเดือนตุลาคม 2567 (2024) – เดือนมีนาคม 2568 (2025) และในเดือนพฤศจิกายน 2567 (2024) หน่วยงานในโคลอมเบียได้มีบทบาทในปฏิบัติการ Orion ครั้งที่ 14 ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 62 ประเทศ ซึ่งนำไปสู่การตรวจยึดโคเคน 225 ตัน กัญชา 1,000 ตัน การยึดเรือในทะเลหลวง 66 ลำ และการดำเนินคดีต่อสมาชิกกลุ่มองค์กรอาชญากรรมกว่า 400 ราย

ในเดือนธันวาคม 2566 (2023) กองบังคับการตำรวจน้ำและกองบัญชาการตำรวจปราบปรามยาเสพติดของไทย ได้ปฏิบัติการจับกุมขบวนการลักลอบขนส่งสารเสพติดข้ามชาติ โดยสามารถจับกุมผู้ต้องหาเป็นชาวไทย 13 คน และยึดสารเสพติดเมทแอมเฟตามีน หรือยาไอซ์บริสุทธิ์ได้กว่า 2 ตัน ณ ท่าเรือ TNS Bangpakong Jetty อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้ก่อนที่จะออกไปยังน่านน้ำสากล เพื่อกระจายสารเสพติดไปยังฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย และประเทศอื่น ๆ

การตรวจยึดยาไอซ์ ณ ท่าเรือ TNS Bangpakong Jetty



การตรวจยึดโดยศุลกากรฝรั่งเศสและทหารเรือฝรั่งเศสที่ได้รับการสนับสนุนโดย MAOC-N

นอกจากนี้ ศูนย์วิเคราะห์ข้อมูลข่าวกรอง การลักลอบขนส่งสารเสพติดทางทะเล (MAOC-N) ใน ภูมิภาคยุโรป มีบทบาทสำคัญในการประสานและแบ่งปัน ข้อมูลข่าวกรองให้หน่วยงานยามชายฝั่งสามารถพุ่งเป้าไปที่เรือต้องสงสัยได้อย่างแม่นยำ ศูนย์ข้อมูลข่าวกรองทาง ทะเลในลักษณะนี้อาศัยข้อมูลที่สำคัญจากหน่วยงาน ศุลกากร ร่วมกับข้อมูลของเส้นทางเดินเรือจากหน่วยงาน อื่น ๆ ซึ่งมักจะวิเคราะห์ข้อมูลว่าเรือมีต้นทางหรือ เดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงมาหรือไม่ ร่วมกับข้อมูล การประเมินความเสี่ยงของศุลกากร

ศูนย์วิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบของ MAOC-N จึงเป็นเสมือนพื้นที่แลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (Joint Agency Forum) เพื่อให้หน่วยงานสามารถ สกัดกั้นการลักลอบขนส่งที่เปลี่ยนรูปแบบการซุกซ่อน วิธีดำเนินการ และเส้นทางเดินเรือได้อย่างรวดเร็ว ศูนย์ MAOC-N ประสบความสำเร็จในการสนับสนุน การตรวจยึดของหน่วยงานในภูมิภาคยุโรปได้ อย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดในวันที่ 12 กรกฎาคม 2568 (2025) ศูนย์ MAOC-N ได้สนับสนุนหน่วยงานของ ฝรั่งเศสในการจับกุมโคเคนมากกว่า 4.8 ตัน

ข้อสรุป

รายงานการศึกษา Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains ของ WCO ฉบับนี้ ชี้ให้เห็น ว่า ในช่วงปี 2566-2567 (2023-2024) องค์กร อาชญากรรมข้ามชาติยังคงใช้ประโยชน์จากห่วงโซ่ อุปทานการขนส่งสินค้าทางทะเลในการลักลอบขนส่ง สารเสพติดโดยเฉพาะโคเคน ซึ่งถึงแม้ว่าจะมีรายงาน การตรวจยึดที่ลดน้อยลงในช่วงกลางปี 2566 (2023) ถึง ช่วงต้นปี 2567 (2024) แต่การตรวจยึดกลับมาเพิ่ม สูงขึ้นในช่วงกลางปี 2567 (2024) แทน แสดงให้เห็นว่า ปริมาณการผลิตโคเคนในภูมิภาคอเมริกาใต้ไม่ได้ลดลง แต่อย่างใด เพียงแต่ว่ากลุ่มอาชญากรได้พยายามปรับ เปลี่ยนรูปแบบและเทคนิคการลักลอบขนส่งเท่านั้น

กลุ่มอาชญากรได้พัฒนาวิธีดำเนินการ (Modus Operandi) ในการซุกซ่อนสารเสพติดในสินค้าในโครงตู้คอนเทนเนอร์ การผูกมัดกับตัวเรือ การปล่อยสารเสพติดลงในทะเล ไปจนถึงการใช้เรือดำน้ำบรรทุกสารเสพติด ให้สามารถหลบเลี่ยงการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่และสามารถขนส่งสารเสพติดได้ในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น โดยมักได้รับความช่วยเหลือจากกลุ่มคนภายในวงการขนส่ง (Trusted Insider)

ถึงแม้ว่า เบลเยียม สเปน และเนเธอร์แลนด์จะเป็นประเทศที่กลุ่มอาชญากรพยายามที่จะลักลอบนำเข้าสารเสพติดมากที่สุดในโลก เนื่องจากมีตลาดขนาดใหญ่และเป็นประตูสู่ภูมิภาคยุโรป แต่ปัญหานี้ก็สามารถส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานและผู้บริโภคในภูมิภาคอื่น ๆ ได้เช่นกัน เช่น การซุกซ่อนสารเสพติดในตู้คอนเทนเนอร์ Reefer ซึ่งมักอยู่ใกล้กับพัดลมที่สามารถพัดกระจายสารเสพติดให้ไปปนเปื้อนกับสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์ หรือการซุกซ่อนสารเสพติดในโครงตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องมีการจัดแ่งเพื่อนำสารเสพติดออกมา ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมาก ซึ่งลดประสิทธิภาพและเป็นอุปสรรคต่อความต่อเนื่องในห่วงโซ่อุปทานโลก

ทั้งนี้ Modus Operandi ที่ใช้ในการซุกซ่อนโคเคนที่พบมากแถบภูมิภาคยุโรปตะวันตกและอเมริกาใต้อาจเป็นแนวทางที่กลุ่มอาชญากรใช้เพื่อซุกซ่อนสารเสพติดหรือสิ่งผิดกฎหมายที่เป็นปัญหาในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น เมทแอมเฟตามีน (ยาไอซ์) และกัญชา ได้เช่นกัน ศุลกากรไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรติดตามแนวโน้มของการลักลอบขนส่งและศึกษาวิธีการรับมือของหน่วยงานภูมิภาคยุโรป ไปจนถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเพื่อป้องกันการแทรกซึมขององค์กรอาชญากรรม การส่งเสริมสิ่งแวดล้อมและปลูกฝังจริยธรรมให้เจ้าหน้าที่ไม่ประพฤติดื้อและทุจริต จึงจะทำให้สามารถป้องกันและปราบปรามการขนส่งสารเสพติดในสินค้าทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

อ้างอิง

WCO. "Report: Infiltration of Maritime Cargo Supply Chains – Organized Crime, Cocaine and the Internal Conspirator." Supply Chain Integrity Project. https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/sci-project/wco-report_infiltration-of-maritime-cargo-supply-chains_june-2025.pdf?la=en. Accessed 15 August 2025.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

ประธานาธิบดีทรัมป์ออกคำสั่งยกเลิกการงดเว้น อากรสินค้ามูลค่าต่ำ (de minimis) ของสินค้าจากทุกประเทศ เริ่มใช้บังคับ 29 สิงหาคม 2568



เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2568 (2025) ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ แห่งสหรัฐอเมริกา ได้ลงนามคำสั่งฝ่ายบริหาร (Executive Order) เรื่อง การระงับการงดเว้นอากรสำหรับสินค้ามูลค่าต่ำจากทุกประเทศ (Suspending Duty-free de minimis Treatment for All Countries) มีผลให้สินค้านำเข้ามูลค่าต่ำกว่า 800 ดอลลาร์สหรัฐฯ จากทุกประเทศจะต้องเสียอากรเช่นเดียวกับสินค้าทั่วไป มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม 2568 (2025)

มาตรการงดเว้นอากรสำหรับสินค้ามูลค่าต่ำช่วยให้การขนส่งสินค้าขนาดเล็กและมูลค่าต่ำ อย่างเช่น สินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ส่งไปถึงผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรแบบละเอียด จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้แพลตฟอร์ม E-commerce จากสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ Temu Shein และ Aliexpress ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก โดยสหรัฐอเมริกาได้นำเข้าสินค้า E-commerce มูลค่าต่ำจากจีนเฉลี่ยมากกว่า 1 พันล้านชิ้นต่อปี

ทั้งนี้ ในเดือนพฤษภาคม 2568 (2025) ประธานาธิบดีทรัมป์ได้ออกคำสั่งยกเลิกการงดเว้นอากรสำหรับเฉพาะสินค้ามูลค่าต่ำจากจีน ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าสินค้าจากจีนต่อวัน ลดลงร้อยละ 35 ในช่วงเดือนพฤษภาคมและมิถุนายน 2568 (2025) เมื่อเทียบกับปริมาณในปี 2567 (2024)

ประธานาธิบดีทรัมป์ได้ระบุว่าจำเป็นต้องขยายการระงับการงดเว้นอากรสำหรับสินค้ามูลค่าต่ำไปถึงสินค้าจากทุกประเทศ เนื่องจากการงดเว้นอากรสินค้ามูลค่าต่ำเป็นภัยความมั่นคงของชาติ เพราะเป็นการเปิดช่องทางให้สารเสพติด สินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้าที่มีราคาต่ำกว่าราคาตลาด ไหลทะลักเข้ามาในสหรัฐอเมริกา

ถึงแม้ว่าก่อนหน้านี้ สภาคองเกรสได้เห็นชอบกฎหมายภาษีและงบประมาณฉบับใหม่ที่เรียกว่า “One Big Beautiful Bill” ซึ่งจะมีผลให้ยกเลิกการงดเว้นอากรสำหรับสินค้ามูลค่าต่ำจากทุกประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2570 (2027) แต่ประธานาธิบดีทรัมป์เชื่อว่าประเด็นดังกล่าวมีความเร่งด่วน จึงได้ออกคำสั่งบริหารฉบับข้างต้นเพื่อให้มีการใช้บังคับเร็วยิ่งขึ้น

อ้างอิง

The White House. "Fact Sheet: President Donald J. Trump is Protecting the United States' National Security and Economy by Suspending the De Minimis Exemption for Commercial Shipments Globally." <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/07/fact-sheet-president-donald-j-trump-is-protecting-the-united-states-national-security-and-economy-by-suspending-the-de-minimis-exemption-for-commercial-shipments-globally/>. Accessed 30 July 2025.

Peter Eavis. "Trump Executive Order Ends Tariff Exemption on Imports Less Than \$800." New York Times. <https://www.nytimes.com/.../trump-tariffs-de-minimis....> /. Accessed 30 July 2025.



EU เริ่มใช้งานระบบติดตามข้อมูลการนำเข้า – ส่งออกเศษโลหะเตรียมออกนโยบายส่งเสริมการผลิตเหล็กแบบหมุนเวียนภายใน EU



© Mark Ralston, AFP

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2568 (2025) คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) เปิดตัวใช้งานระบบการติดตามทางศุลกากร (Customs Surveillance System) สำหรับสินค้านำเข้า – ส่งออกของสหภาพยุโรป (EU) จำพวกเศษโลหะและขยะโลหะ ซึ่งครอบคลุม ขยะโลหะเฟอร์รัส (Ferrous Waste) เศษเหล็กกล้า เศษอะลูมิเนียม และเศษทองแดง มุ่งส่งเสริมการผลิตเหล็กแบบหมุนเวียนภายใน EU

ในปัจจุบัน EU กำลังประสบปัญหาการขาดแคลนเศษโลหะเพื่อนำมารีไซเคิล เนื่องจากการรั่วไหลของเศษโลหะใน EU ออกไปยังประเทศที่ 3 (Scrap Leakage) ซึ่งปัญหาดังกล่าวทวีความรุนแรงหลังจากที่สหรัฐอเมริกาได้กำหนดอัตราอากรศุลกากรร้อยละ 50 ต่อสินค้าเหล็กและอะลูมิเนียมหลายรายการ (ไม่รวมสินค้าจำพวกเศษ/ขยะ) การกำหนดอัตราศุลกากรดังกล่าว ส่งผลให้ราคาของเหล็กและเหล็กกล้าพุ่งสูงขึ้นในตลาดโลก จึงกระตุ้นให้มีการส่งออกเศษโลหะออกนอก EU เพื่อนำไปรีไซเคิลหรือแปรรูปเพื่อใช้ผลิตสินค้าในประเทศที่ 3 ที่รับซื้อเศษโลหะในราคาที่สูงกว่า

คณะกรรมาธิการยุโรปจึงได้เปิดใช้ระบบติดตามทางศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้า – ส่งออก จำพวกเศษโลหะเพื่อติดตามและรวบรวมข้อมูลของสินค้าเหล่านี้อย่างเป็นระบบ โดยจะนำข้อมูลที่ได้จากการติดตามนี้ไปกำหนดเป็นนโยบายทางการค้าที่ช่วยรับประกันอุปทานของเศษโลหะภายใน EU ได้อย่างตรงจุดต่อไป โดยจะเก็บข้อมูลไปจนถึงไตรมาสที่ 3 ของปี 2568 (2025) และได้เผยแพร่ข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ในเว็บไซต์ <https://shorturl.at/6ztfk>

อนึ่ง คณะกรรมาธิการยุโรปได้ริเริ่มแผนปฏิบัติการด้านเหล็กและเหล็กกล้า (Steel and Metal Action Plan: SMAP) เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2568 (2025) เพื่อรับมือกับความท้าทายที่กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเหล็กใน EU ซึ่งหนึ่งในเสาหลักที่สำคัญของแผนดังกล่าว คือ การส่งเสริมการหมุนเวียนของเหล็ก (Metal Circularity) ช่วยลดการปล่อยคาร์บอนของอุตสาหกรรมเหล็ก เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 90 ภายในปี 2583 (2040) เทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2533 (1990)

อ้างอิง

“Belgium to Introduce Border Checks this Summer.” RTL. <https://today.rtl.lu/news/world/a/2314423.html>. Accessed 25 June 2025.



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

ศุลกากรเบลเยียมตรวจยึดโคเคน 1.4 ตัน ในสินค้าข้าวจากอาร์เจนตินาและกายอานา



เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2568 (2025) ศุลกากรราชอาณาจักรเบลเยียม ณ ท่าเรือ Antwerp รายงานการตรวจยึดโคเคนรวม 1.4 ตัน ซุกซ่อนในสินค้าข้าวที่ส่งมาจากสาธารณรัฐอาร์เจนตินาและสาธารณรัฐสหกรณ์กายอานา โดยเริ่มจากการตรวจพบโคเคน 222 กิโลกรัม กระเป๋าสำหรับใส่อุปกรณ์กีฬาซึ่งถูกผูกติดอยู่กับโครงเหล็กของตู้คอนเทนเนอร์จากอาร์เจนตินาและพบอยู่ภายใน จึงได้ทำการตรวจค้นคลังเก็บสินค้าเพิ่มเติม จึงได้พบโคเคนอีกในปริมาณกว่า 1.15 ตัน ในสินค้าข้าวจากกายอานา

ในการนี้ ศุลกากรเบลเยียมรายงานผลการตรวจยึดโคเคนในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 (2025) ตั้งแต่เดือนมกราคม – มิถุนายน 2568 (2025) ซึ่งมีการตรวจยึดทั้งหมด 82 ครั้ง รวมปริมาณสารเสพติด 16,731 กิโลกรัม เทียบกับสถิติการตรวจยึดในปี 2567 (2024) ที่มีการตรวจยึด 62 ครั้ง รวมปริมาณโคเคน 22,276 กิโลกรัม แสดงให้เห็นว่า แม้จะมีปริมาณสารเสพติดที่ตรวจยึดได้น้อยลง แต่มีการตรวจยึดที่ถี่มากขึ้น เนื่องจากกลุ่มอาชญากรได้หันมาขนส่งโคเคนในปริมาณที่น้อยลง แต่กระจายการซุกซ่อนออกไปในหลายรอบการขนส่ง

ศุลกากรเบลเยียมยังได้รายงานเพิ่มเติมว่ากลุ่มอาชญากรได้ใช้เทคนิคการซุกซ่อนและการลักลอบขนส่งใหม่อย่างต่อเนื่อง ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 (2025) พบการซุกซ่อนในกล้วยหอมปลอม ปลาแช่แข็ง กระป๋องน้ำอัดลม รวมไปถึงการซุกซ่อนในอุปกรณ์ทำความสะอาดและแม่เหล็กที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งศุลกากรเบลเยียมพยายามที่จะพัฒนาวิธีการตรวจสอบสินค้าให้สามารถสกัดกั้นสารเสพติดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อ้างอิง

Lailuma Sadid. "Antwerp Customs Seize 1.4 Tons of Cocaine in Rice Shipments." Brussels Morning. <https://brusselsmorning.com/antwerp-customs-seize-1-4-tons-of-cocaine-in-rice-shipments/75695/>. Accessed 30 July 2025.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

ศุลกากรเนเธอร์แลนด์เริ่มการสืบสวนขยายผล หลังพบบุหรี่หลายพันกล่องบนชายหาด Noord-Holland



เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 (2025) ศุลกากรราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์รายงานว่ากำลังทำการสืบสวนขยายผลคดีการลักลอบขนส่งบุหรี่ผิดกฎหมาย หลังได้รับแจ้งจากพลเมืองและสำนักงานตำรวจในบริเวณชายหาด Noord-Holland ว่าพบบุหรี่จำนวน 23,000 มวน ถูกพัดมาบนชายหาดหรือลอยอยู่ในบริเวณชายฝั่ง ในเบื้องต้น ศุลกากรเนเธอร์แลนด์ได้แจ้งว่าบุหรี่ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพเปียกน้ำและไม่สามารถใช้บริโภคได้ โดยเกิดเหตุการณ์ในลักษณะเป็นครั้งแรกในเนเธอร์แลนด์

การค้นพบบุหรี่ครั้งแรกเกิดขึ้นในวันที่ 28 กรกฎาคม 2568 (2025) เมื่อเจ้าหน้าที่ชีวิพิทักษ์ (Lifeguard) ได้รับแจ้งให้ไปช่วยเหลือคนจมน้ำในพื้นที่ Egmond aan Zee แต่กลับพบถุงดำที่บรรจุบุหรี่จำนวนหลายร้อยกล่อง จากนั้น พลเมืองและนักท่องเที่ยวบริเวณชายหาดก็เริ่มรายงานว่าพบกล่องบุหรี่บริเวณชายหาดอีกเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นบุหรี่ยี่ห้อ L&M และ Marlboro

ศุลกากรเนเธอร์แลนด์ได้ให้ความเห็นว่าบุหรี่เหล่านี้อาจเป็นสินค้าที่กำลังถูกลักลอบนำเข้าประเทศ คาดว่าเป็นสินค้าที่ผลิตอย่างถูกต้องในต่างประเทศแต่ถูกนำเข้าเนเธอร์แลนด์แบบผิดกฎหมาย เพื่อนำมาจำหน่ายในตลาดมืด หลังจากที่เราคาบบุหรี่ในเนเธอร์แลนด์เพิ่มสูงจากนโยบายการเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิต อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ยังไม่สามารถสรุปได้อย่างแน่ชัด เนื่องจากบุหรี่เหล่านี้อยู่ในสภาพที่บริโภคไม่ได้จึงอาจเป็นบุหรี่ที่พัดตกลงจากเรือขนส่งสินค้าจากความผิดพลาดของลูกเรือ แต่ในระหว่างนี้ เจ้าหน้าที่จะทำการแผ้วถางพื้นที่ชายหาดต่อไป

อ้างอิง

NL Times. "Thousands of Packets of Cigarettes Wash Ashore on Noord-Holland Beaches." Brussels Morning.

<https://nltimes.nl/2025/07/29/thousands-packets-cigarettes-wash-ashore-noord-holland-beaches>.

Accessed 30 July 2025.



วงโยธวาทิตกระทรวงการคลังเบลเยียม บรรเลงในพิธีมอบชุด “ยิงกระต่าย เด็ดดอกไม้อ” สำหรับรูปปั้น Manneken Pis

เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2568 อัครราชทูต (ฝ่ายศิลปการ) มอบหมายให้นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศิลปการ) เข้าร่วมพิธีมอบชุด “ยิงกระต่าย เด็ดดอกไม้อ” สำหรับรูปปั้น Manneken Pis (เด็กชายยืนฉี่) จัดโดยกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงบรัสเซลส์ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ และเทศบาลกรุงบรัสเซลส์ เพื่อเป็นการเผยแพร่วัฒนธรรม และผ้าพื้นถิ่นที่มีสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (Geographical Indication: GI) ของประเทศไทย

ในการนี้ สำนักงานที่ปรึกษาการศิลปการ ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้ประสานความร่วมมือกับศิลปการเบลเยียม กระทรวงการคลังเบลเยียม ให้วงโยธวาทิต Harmonie Royale des Finances มาบรรเลงในพิธีเพื่อร่วมเฉลิมฉลองความสัมพันธ์อันดีระหว่างทั้งสองประเทศ โดยได้บรรเลงเพลงชาติไทย เพลงชาติเบลเยียม และ เพลงมหาฤกษ์ สร้างความประทับใจแก่ผู้ร่วมงานและนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ ผู้แทนจากศิลปการเบลเยียมได้ร่วมเป็นแขกผู้มีเกียรติในงานด้วยเช่นกัน

ชุด “ยิงกระต่าย เด็ดดอกไม้อ” ออกแบบโดยนายโชน ปุ้ยเปีย ดีไซน์เนอร์ชาวไทยที่จบการศึกษาจาก Royal Academy of Fine Arts Antwerp โดยตัดเย็บจากผ้าไหมยกดอกลำพูน และผ้าชิ้นตีนจกแม่แจ่ม ทั้งยังเป็นชุดที่มีความลื่นไหลทางเพศ (Gender Fluidity) สะท้อนวัฒนธรรมที่ยอมรับความหลากหลายและความก้าวหน้าของกฎหมายสมรสเท่าเทียมในประเทศไทย



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสครบรอบ 98 ปี
การก่อตั้งกองทัพปลดแอกประชาชนจีน

เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2568 อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) มอบหมายให้นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขาธิการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมงานเลี้ยงรับรองในโอกาสเฉลิมฉลอง ครบรอบ 98 ปีแห่งการก่อตั้งกองทัพปลดแอกประชาชนจีน (Chinese People's Liberation Army: PLA) ณ คณะผู้แทนถาวรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำสหภาพยุโรป กรุงบรัสเซลส์

ในโอกาสนี้ นางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ และคู่สมรสได้เข้าร่วมงานในฐานะแขกผู้มีเกียรติ และมีผู้ช่วยทูตศุลกากร (Customs Attache) จากประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมเป็นจำนวนมาก

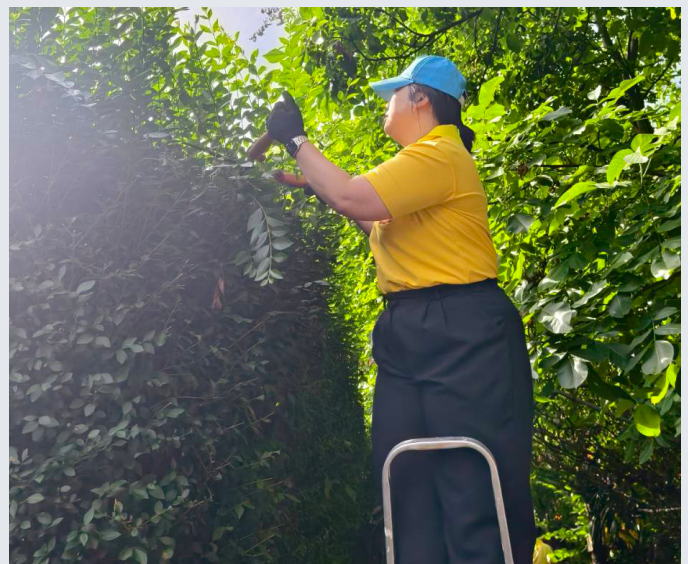


ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

กิจกรรมจิตอาสาถวายเป็นพระราชกุศลเนื่องในโอกาส
วันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
28 กรกฎาคม 2568

เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๘ นางสาวบราลี รัตนะปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิยอต เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาถวายเป็นพระราชกุศลเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๘ ณ วัดไทยธรรมมาราม เมืองวอเทอร์ลู ราชอาณาจักรเบลเยียม ในการนี้ นางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ คู่สมรสข้าราชการ เจ้าหน้าที่ของทีมประเทศไทย และครอบครัวเข้าร่วมอย่างพร้อมเพรียงกัน

ผู้เข้าร่วมได้รับทัศนียภาพ ตัดแต่งกิ่งไม้ ปูกระเบื้องในบริเวณพื้นที่เก็บของ และทำความสะอาดบริเวณลานธรรมเฉลิมพระเกียรติและบริเวณรอบวัด โดยพระราชวิสุทธิวิเทศ เจ้าอาวาส ได้เมตตาอำนวยความสะดวก การปฏิบัติงานของทีมประเทศไทยและพี่น้องชุมชนไทยและชาวเบลเยียมที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงวัดได้ร่วมสนับสนุนในกิจกรรมจิตอาสาครั้งนี้ด้วย



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีเจริญพระพุทธมนต์ พิธีถวายพระพรชัยมงคลและ
ถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดี
และพลังของแผ่นดิน เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา
28 กรกฎาคม 2568

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2568 อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) มอบหมายให้นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ เข้าร่วมพิธีเจริญพระพุทธมนต์เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล พิธีถวายพระพรชัยมงคล และถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2568 ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ โดยมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน

ในการนี้ เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้ถวายเครื่องราชสักการะ วางพานพุ่ม และนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่สถานเอกอัครราชทูต หน่วยงานไทยในกรุงบรัสเซลส์และครอบครัว ถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน จุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล และร้องเพลงสรรเสริญพระบารมีและสดุดีจอมราชา จากนั้น ผู้เข้าร่วมพิธีได้ลงนามถวายพระพรโดยพร้อมเพรียงกัน



การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ครั้งที่ 2/2568

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2568 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนายภิสร์ค์ รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ครั้งที่ 2/2568 ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยมีนายณัฐวัฒน์ กฤษณามระ เอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน เป็นประธาน

ในการนี้ ที่ประชุมได้รับทราบความเคลื่อนไหวที่เกิดขึ้นในเยอรมนีและประเด็นสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อไทย โดยอัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานภาพรวมภาพรวมการทำงานหน่วยงานศุลกากรของเยอรมนี อันได้แก่ 1. หน่วยงานศุลกากรเยอรมัน (Zoll Germany/Bundeszollverwaltung) ซึ่งทำหน้าที่จัดเก็บอากร ความคุมสินค้าและผู้โดยสาร และ 2. สำนักงานสืบสวนคดีศุลกากรเยอรมัน (ZKA Germany/Zollkriminalamt) ทำหน้าที่สืบสวนคดีอาชญากรรมศุลกากรโดยเฉพาะ และได้นำเสนอความร่วมมือทางการข่าวระหว่างศุลกากรไทยและศุลกากรเยอรมัน

นอกจากนี้ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบอร์ลิน ได้นำคณะไปเยี่ยมชมอาคารรัฐสภาเยอรมัน (Reichtag) โดยมีเจ้าหน้าที่ของรัฐสภาเป็นผู้บรรยายและให้ความรู้เกี่ยวกับแนวทางการบริหารราชการและกลไกรัฐสภาของเยอรมนี



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย)
สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ครั้งที่ 2/2568

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา ครั้งที่ 2/2568 โดยมี นางสาวภัทรินทร์ หงษ์ทอง เอกอัครราชทูต ณ กรุงเวียนนา เป็นประธาน

ที่ประชุมได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับพัฒนาการเมืองและเศรษฐกิจที่สำคัญในออสเตรีย สโลวีเนีย และสโลวาเกีย รวมทั้งรับฟังรายงานผลการดำเนินงานกิจกรรมต่าง ๆ ในปีงบประมาณที่ผ่านมาและแผนการดำเนินงานประจำปี 2569

ในการนี้ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานความคืบหน้าของการเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย-สหภาพยุโรป (TH-EU FTA) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร ผลการประชุมต่าง ๆ ขององค์การศุลกากรโลก (WCO) และสถานการณ์ด้านกฎหมายการลักลอบนำออกกัญชาจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ ซึ่งกรมศุลกากรได้ตรวจยึดและดำเนินการจับกุมอย่างต่อเนื่อง





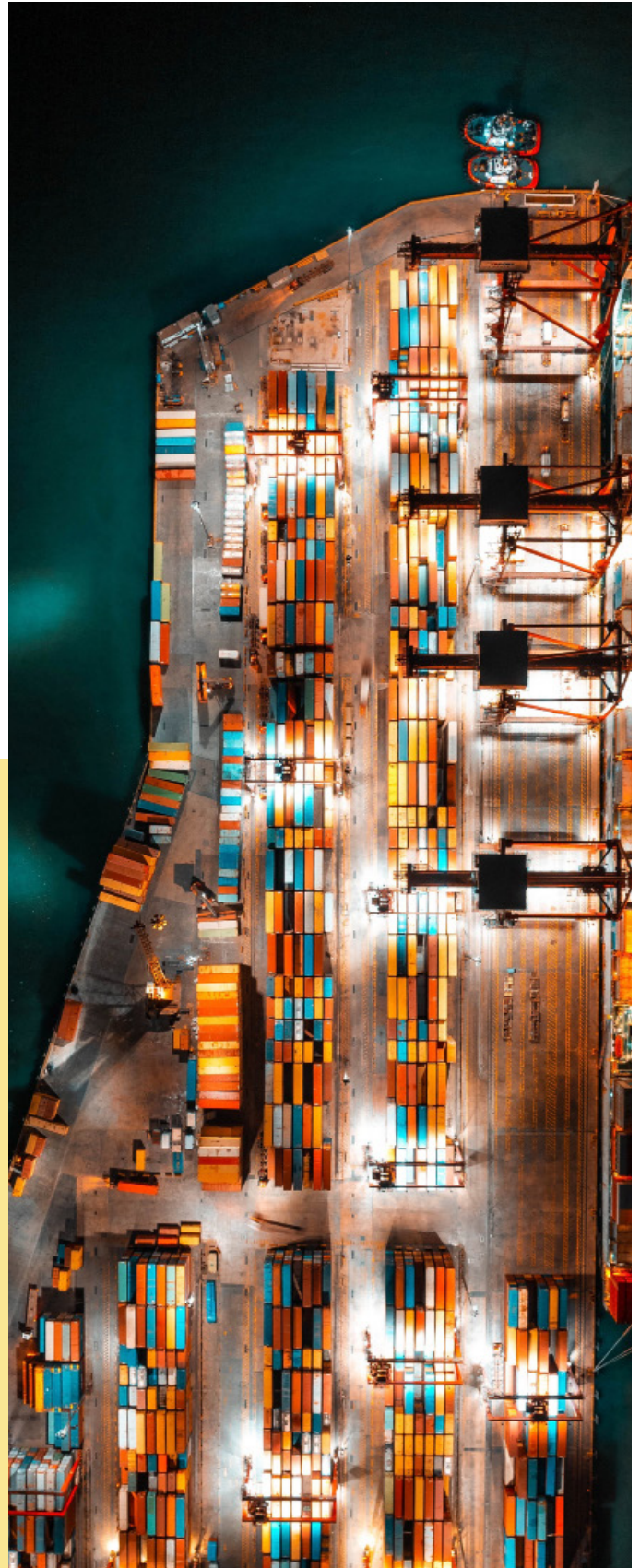
CPMU NEWS

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