



CPMU News

Customs Policy Monitoring Unit

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

การขนส่งสินค้าทางทะเล
ในยุคแห่งความไม่แน่นอน
ของภูมิรัฐศาสตร์โลก





© Miguel A Amutio, Unsplash

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่าน

ปี 2568 (2025) เป็นปีแห่งความผันผวนของการขนส่งทางทะเล เป็นผลมาจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยืดเยื้อ เช่น ความขัดแย้งในบริเวณทะเลแดง (Red Sea) ทำให้เส้นทางการค้าหลักถูกปิดกั้นและลดศักยภาพของการขนส่งผ่านคลองสุเอซ (Suez Canal) เป็นอย่างมาก ในขณะเดียวกัน ความขัดแย้งในช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) และการกำหนดอัตราอากรตอบโต้การได้ดุลการค้า (Reciprocal Tariff) ของสหรัฐอเมริกาทำให้ห่วงโซ่อุปทานอยู่ในสภาวะที่คาดเดาได้ยาก ความไม่แน่นอนทั้งหมดนี้ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือ (Freight Rate) ผันผวนอย่างรุนแรง สร้างแรงกดดันทางการเงินอย่างหนักต่อประเทศกำลังพัฒนา โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นเกาะขนาดเล็ก (SIDS) และประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (LDCs)

นอกเหนือจากการจัดการวิกฤตเศรษฐกิจและการเมือง ภาคการขนส่งทางทะเลมีแรงกดดันให้ปรับโครงสร้างการปฏิบัติการให้มีความยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจุดเปลี่ยนสำคัญ คือ การที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ลงมติเห็นชอบกรอบปฏิบัติการด้านการปล่อยคาร์บอนให้เป็นศูนย์ (IMO Net-Zero Framework) ในเดือนเมษายน 2568 (2025) ซึ่งเป็นระเบียบใหม่ที่จะเข้ามากำหนดมาตรฐานด้านการใช้พลังงานและการลดการปล่อยคาร์บอนของสายเรือและผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลอย่างเข้มงวด การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบนี้ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องปรับโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีและเชื้อเพลิงทางเลือกเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน

ในการนี้ จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ขอเผยแพร่ข้อมูลจากรายงานการขนส่งสินค้าทางทะเลประจำปี 2568 (Review of Maritime Transport 2025) ของการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) โดยนำเสนอข้อมูลในภาพรวมเกี่ยวกับสถานการณ์ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางทะเล การพัฒนาของสายเรือไปจนถึงพัฒนาการด้านกฎหมายและข้อบังคับที่สำคัญ และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อให้ทุกภาคส่วนสามารถเตรียมการและปรับตัวได้อย่างเหมาะสมต่อบริบทการค้าโลกที่กำลังเปลี่ยนรูปแบบไปอย่างสิ้นเชิง

บราลี รัตนปิณฑะ

CPMU NEWS

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

การขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคแห่งความไม่แน่นอน ของภูมิรัฐศาสตร์โลก	1
ข้อมูลในภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางทะเล ในปี 2568	5
การพัฒนาด้านกฎหมายและกฎระเบียบ การขนส่งสินค้าทางทะเล	9
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	12



02

รายงานความเคลื่อนไหว



ศาลสูงสุดสหรัฐอเมริกาเตรียมพิพากษาความชอบธรรม ของทรัมป์ ในการสั่งปรับขึ้นอากรศุลกากร ภายในเดือนพฤศจิกายน 2568	16
โรงงาน Jaguar Land Rover ถูกโจมตีทางไซเบอร์ กระทบห่วงโซ่อุปทานในวงกว้าง	18
EU ประกาศใช้งานระบบ ICS2 ครบทุกช่องทางขนส่ง ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2568	20
Europol ร่วมมือกับโปรตุเกสและสเปน สกัดกั้นขบวนการลักลอบขนส่งโคเคน โดยพบวิธีการซุกซ่อนที่ซับซ้อนยิ่งขึ้น	22

03

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) ในเนเธอร์แลนด์ ครั้งที่ 1/2568	23
กิจกรรม Bites Beyond Border: A Thai Culinary Experience	24
การประชุมคณะกรรมการบริหาร สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน	25
การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย ประจำกรุงบรัสเซลส์ ครั้งที่ 6/2568	26
งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันชาติมาเลเซีย	27
พิธีวางพุ่มดอกไม้ถวายราชสักการะ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร เนื่องในโอกาสวันพระบรมราชสมภพ 100 ปี	28

การขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคแห่งความไม่แน่นอนของภูมิรัฐศาสตร์โลก

ภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล (Maritime Transport) กำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของนโยบายทางการค้า โดยความขัดแย้งระหว่างอิสราเอล กลุ่มฮามาส และกลุ่มกองกำลังติดอาวุธฮูตี (Houthi) ในสาธารณรัฐเยเมนที่ดำเนินมาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2566 (2023) ยังคงขัดขวางการขนส่งในบริเวณทะเลแดง (Red Sea) ซึ่งถือเป็นการปิดกั้นเส้นทางเดินเรือที่ยืดเยื้อที่สุดนับตั้งแต่เหตุการณ์ปิดกั้นคลองสุเอซ (Suez Canal Closure) ในช่วงปี 2510-2518 (1967-1975)

ในปัจจุบัน คลองสุเอซสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าได้เพียงร้อยละ 30 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งในสภาวะปกติ และเรือขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปอ้อมแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) ซึ่งใช้เวลาเพิ่มขึ้นหลายสัปดาห์

ในขณะที่ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและสาธารณรัฐอิสลามอิหร่านช่วงเดือนมิถุนายน 2568 (2025) เกือบตัดขาดเส้นทางขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) ซึ่งเป็นทางผ่านของน้ำมันจากภูมิภาคตะวันออกกลางออกสู่ตลาดโลกมากกว่าร้อยละ 34 นอกจากนี้ การตั้งกำแพงการค้าของสหรัฐอเมริกาต่อประเทศคู่ค้าทั่วโลกก็ทำให้ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางขนส่งทั่วโลกอยู่ในสภาวะที่คาดเดาได้ยาก

ความไม่แน่นอนที่กำลังเกิดขึ้นในตลาดการค้าโลกสะท้อนให้เห็นในอัตราค่าระวางเรือ (Freight Rate) ที่ผันผวนอย่างรุนแรงในแต่ละเดือน ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างหนักต่อผู้ประกอบการในประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นเกาะขนาดเล็ก (Small Island Developing State: SIDS) และประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Country: LDC) นอกจากนี้หลายประเทศและเขตเศรษฐกิจได้พัฒนากรอบกฎหมายที่ควบคุมการขนส่งให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายสำหรับผู้ประกอบการ ยกตัวอย่างเช่น กรอบปฏิบัติการด้านการปล่อยคาร์บอนให้เป็นศูนย์ (Net-Zero Framework) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) ที่ได้รับความเห็นชอบในเดือนเมษายน 2568 (2025) ซึ่งจะเข้ามากำหนดระเบียบด้านการใช้พลังงานและการลดการปล่อยคาร์บอนของภาคการขนส่งทางทะเลในเร็ว ๆ นี้

ในการนี้ การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ได้จัดทำรายงานการขนส่งสินค้าทางทะเลประจำปี 2568 (Review of Maritime Transport 2025) เพื่อนำเสนอข้อมูลในภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคแห่งความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าโลกในปัจจุบัน

จดหมายข่าวศุลกากร CPMU News ฉบับนี้ จึงนำเสนอข้อมูลจากรายงานดังกล่าวเพื่อเป็นข้อมูลให้กับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเริ่มจากการอธิบายสถานการณ์การค้าทางทะเลระหว่างประเทศในปี 2568 (2025) ข้อมูลในภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2568 (2025) การพัฒนาด้านกฎหมายและกฎระเบียบการขนส่งสินค้าทางทะเล และสรุปด้วยข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

สถานการณ์การค้าทางทะเลระหว่างประเทศในปี 2568

การค้าทางทะเลกำลังปรับตัวตามแรงกดดันทางภูมิรัฐศาสตร์และโครงสร้างเศรษฐกิจ

ในปี 2567 (2024) ปริมาณการค้าทางทะเลขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 และอัตราสินค้าน้ำหนักหนึ่งตันต่อระยะหนึ่งไมล์ (Ton-mile) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 เนื่องจากสินค้าต้องเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮปจากเหตุความไม่สงบในบริเวณทะเลแดง ผู้ให้บริการขนส่งจึงจำเป็นต้องบรรทุกสินค้าเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้ได้กำไรจากการเดินเรือระยะไกลที่มีต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม UNCTAD คาดว่าปริมาณการเติบโตในปี 2568 (2025) จะลดน้อยลง โดยจะเติบโตเพียงร้อยละ 0.5 และการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Containerized Trade) จะเติบโตร้อยละ 1.4 นอกจากนี้ ยังคาดการณ์อีกว่าในช่วงปี 2569–2573 (2026–2030) อัตราการขยายตัวของการค้าทะเลจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี และการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์จะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 2.3 ต่อปี ซึ่งเป็นการเติบโตในระดับที่ไม่สูงมากนัก จากการปรับตัวตามกระแสภูมิรัฐศาสตร์โลกที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการปรับตัวตามนโยบายอุตสาหกรรมที่เน้นเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



แนวโน้มที่แตกต่างกันของการขนส่ง ด้วยตู้คอนเทนเนอร์และสินค้ากลุ่มพลังงาน

การขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ฟื้นตัวขึ้นอย่างชัดเจนในปี 2567 (2024) เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้เติมสินค้าคงคลัง (Restocking) และมีการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าหลังเกิดความไม่สงบในบริเวณทะเลแดง นอกจากนี้ เส้นทางการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา (South-South Trade) และการค้าระหว่างประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา (North-South Trade) ยังคงมีเสถียรภาพ อนึ่ง การขนส่งสินค้าพลังงานและเชื้อเพลิงกลุ่มต่าง ๆ กลับมีพัฒนาการที่แตกต่างกัน ดังนี้

- การขนส่งถ่านหินเพิ่มสูงขึ้นในปี 2567 (2024) เนื่องจากมีความต้องการในตลาดเอเชียมากขึ้น แต่ก็มีแนวโน้มที่จะลดลงในระยะยาวจากบริบทการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานโลก
- ปริมาณการขนส่งน้ำมันยังคงที่ แต่เส้นทางขนส่งไปยังทวีปเอเชียใช้เวลายาวนานขึ้นเนื่องจากไม่สามารถเดินเรือผ่านทะเลแดงได้
- ก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG) เป็นกลุ่มสินค้าที่มีความต้องการเพิ่มสูงขึ้นมาก มีผู้จัดจำหน่ายหลายรายและมีปลายทางขนส่งที่หลากหลายมากขึ้น

แนวโน้มเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงกระแสความต้องการในตลาดที่กำลังเปลี่ยนแปลงตามปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์และกลยุทธ์การกระจายความเสี่ยงทางพลังงาน (Energy Diversification) ทั้งนี้ ปริมาณการค้าในปี 2568 (2025) ลดน้อยลงจากปีก่อนหน้าเนื่องจากมีความต้องการในตลาดที่น้อยและมีความไม่แน่นอนในระดับนโยบายสูง โดยเฉพาะจากนโยบายการกำหนดอัตราอากรศุลกากรตอบโต้การได้ดุลการค้า (Reciprocal Tariff) ของสหรัฐอเมริกา

การค้าแร่ธาตุสำคัญกำลังเปิดโอกาสใหม่ แต่ผู้ประกอบการต้องมีระบบโลจิสติกส์ และนโยบายส่งเสริมที่เหมาะสม

การค้าแร่ธาตุสำคัญ (Critical Materials) กำลังเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงปี 2567-2568 (2024-2025) จากกระแสการพัฒนาเทคโนโลยีพลังงานสะอาด เช่น รถยนต์ไฟฟ้า กังหันลมผลิตกระแสไฟฟ้า โซลาร์เซลล์ ที่จำเป็นต้องใช้แร่ทองแดง ลิเทียม และโคบอลต์ ในการผลิตเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ห่วงโซ่อุปทานการค้าแร่ธาตุนี้มีความเสี่ยงสูง เนื่องจากแหล่งที่มาของสินค้ากระจุกตัวอยู่ในประเทศผู้ผลิตและแปรรูปเพียงไม่กี่ประเทศเท่านั้น



© Maritimeinsight

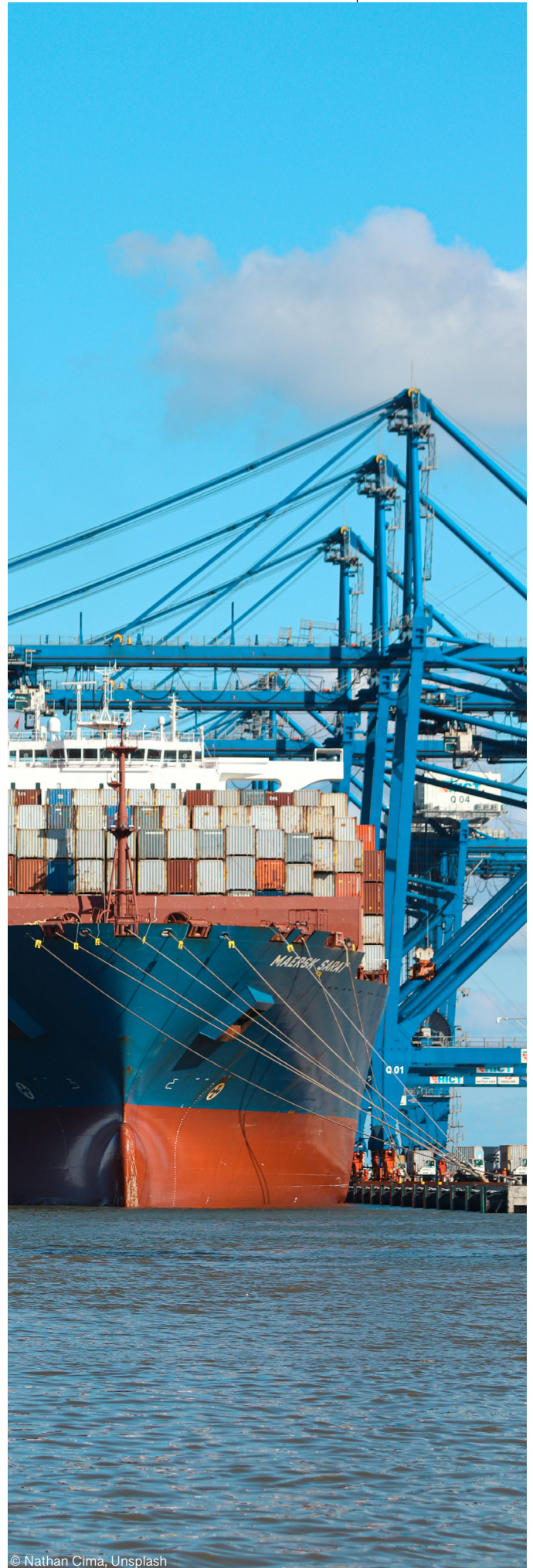
ประเทศผู้นำเข้าหลายแห่งพยายามลดการพึ่งพาประเทศผู้ส่งออกรายใหญ่ด้วยการกระจายความเสี่ยงไปยังแหล่งที่มาในประเทศอื่น ๆ และการใช้บังคับระเบียบด้านมาตรฐานการตรวจสอบย้อนกลับและมาตรฐานความยั่งยืนของสินค้าเพิ่มมากขึ้น เพื่อสร้างข้อต่อรองรับประเทศส่งออก ทั้งนี้ ประเทศผู้ส่งออกที่เป็นประเทศกำลังพัฒนาหลายแห่งกำลังออกมาตรการห้ามส่งออกแร่หายากและสนับสนุนกิจการแปรรูปและการใช้ประโยชน์จากแร่หายากเองในประเทศต้นทาง เพื่อขยับสถานะในห่วงโซ่อุปทานการผลิต ปัจจุบันเหล่านี้กำลังเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าและระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากแร่ธาตุหายากมักจำเป็นต้องใช้ระบบโลจิสติกส์แบบเฉพาะที่มีความท้าทายหลายด้าน¹



อ้างอิง

UNCTAD. "Review of Maritime Transport 2025." https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_en.pdf. Accessed 24 September 2025.

¹ การขนส่งทองแดงและโคบอลต์ ต้องใช้ระบบการขนส่งแบบผสมทั้งการขนส่งทางถนน ราง และทะเล และประสบความท้าทายเนื่องจากแหล่งแร่ส่วนใหญ่อยู่ในทวีปแอฟริกาที่มีข้อจำกัดในเชิงโครงสร้างพื้นฐาน



© Nathan Cima, Unsplash



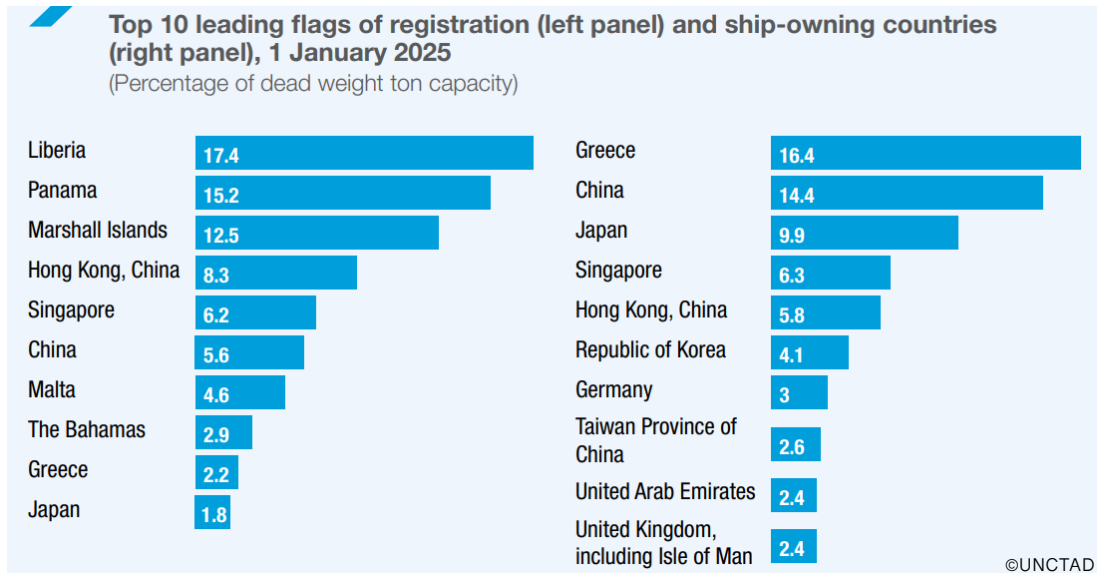


ข้อมูลในภาพรวมของ การขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2568

1. สายเรือและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

ในปี 2568 (2025) สหรัฐอเมริกาได้กำหนดอัตราอากรตอบโต้การได้ดุลการค้า (Reciprocal Tariff) ต่อประเทศคู่ค้าทั่วโลก และออกมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือ (Port Fee) ที่เน้นเก็บเฉพาะเรือที่ผลิตในสาธารณรัฐประชาชนจีน และสายเรือที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการจีน ซึ่งมาตรการเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล การทำงานของสายเรือ การวางแผนเส้นทางเดินเรือและการเข้าเทียบท่า ซึ่งในปัจจุบันยังไม่สามารถคาดการณ์ผลกระทบได้อย่างแน่ชัดเนื่องจากมีความแตกต่างกันในรูปแบบเศรษฐกิจ และปัจจัยในระดับภูมิภาค

ข้อมูล ณ วันที่ 1 มกราคม 2568 (2025) มีจำนวนเรือเพื่อการพาณิชย์ 112,500 ลำ ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้รวม 2,440 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2567 (2024) อีกร้อยละ 3.4 ซึ่งเทียบเท่ากับการขยายตัวในปี 2566 (2023) แต่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยรายปีในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมาซึ่งมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสายเรือหลายรายกำลังเพิ่มจำนวนเรือขนส่งสินค้าสีเขียวซึ่งใช้พลังงานทางเลือกแทนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีการเพิ่มจำนวนของเรือขนส่งสินค้ารูปแบบดังกล่าวอย่างค่อยเป็นค่อยไป จากข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2568 (2025) ร้อยละ 8 ของเรือขนส่งสินค้าที่ยังมีการใช้งาน และร้อยละ 53 ของระวางบรรทุกของเรือที่อยู่ระหว่างการสั่งต่อใหม่ (Orderbook) ได้รับการออกแบบให้ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก



ในประเด็นการครอบครองและการจดทะเบียนเรือ (Ownership and Flagging) ยังคงมีข้อมูลการครอบครองที่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มประเทศเดิม โดยมีสัดส่วนดังนี้ สาธารณรัฐเฮลเลนิก (กรีซ) เป็นประเทศเจ้าของเรือ (Ship-owning Nation) อันดับหนึ่ง โดยมีส่วนแบ่ง 16.4% ของความสามารถในการบรรทุกทุกโดยเรือของโลก รองลงมาคือ สาธารณรัฐประชาชนจีน (ร้อยละ 14.4) และญี่ปุ่น (ร้อยละ 9.9) ตามลำดับ ทั้งสามประเทศถือสัดส่วนความสามารถในการบรรทุกมากถึงร้อยละ 40.7 ในขณะที่ สาธารณรัฐไลบีเรีย เป็นประเทศที่จดทะเบียนเรือ (Flag State) มากที่สุด (ร้อยละ 17.4) รองลงมาคือสาธารณรัฐปานามา (ร้อยละ 15.2) และสาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชลล์ (ร้อยละ 12.5) ทั้งสามประเทศเป็นเจ้าของสัญชาติของเรือที่มีสัดส่วนความสามารถในการบรรทุกรวมร้อยละ 45.1

2. อัตราค่าระวางเรือและต้นทุนการขนส่งทางทะเล

ตั้งแต่กลางปี 2567 (2024) ถึงกลางปี 2568 (2025) อัตราค่าระวางตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Rate) ยังคงมีความผันผวนและอยู่ในระดับสูง โดยอัตราค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ (Spot Rate)² พุ่งสูงขึ้นในช่วงกลางปี 2567 (2024) โดยเข้าใกล้อัตราสูงสุดในช่วงวิกฤต COVID-19 เนื่องจากเหตุการณ์ความไม่สงบในทะเลแดงและการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งส่งผลให้ระยะทางเดินทางยาวนานขึ้น และมีต้นทุนการเดินเรือที่สูงขึ้น จากนั้นในช่วงปลายปี 2567 (2024) อัตราค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ได้ลดลง แต่ยังคงอยู่สูงกว่าอัตราในช่วงก่อนการเกิดวิกฤตในทะเลแดงอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ ดัชนีค่าระวางตู้คอนเทนเนอร์เซี่ยงไฮ้ (Shanghai Containerized Freight Index: SCFI)³ มีค่าเฉลี่ย 2,496 จุด ในปี 2567 (2024) ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 149 จากปี 2566 (2023) ในช่วงเวลาเดียวกัน อัตราค่าเช่าเหมาเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ (Container Ship Charter Rate) ก็เพิ่มสูงขึ้น โดยผู้ประกอบการเลือกใช้สัญญาระยะสั้นเพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น จากนั้นในช่วงต้นปี 2568 (2025) อัตราค่าระวางตู้คอนเทนเนอร์ลดลงชั่วคราวเนื่องจากมีความต้องการในตลาดน้อยลงหลังเทศกาลตรุษจีน

² ค่าระวางเรือ (หรือค่าขนส่งสินค้า) ณ เวลาที่ซื้อ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงลอยตัวตามสภาพตลาด ณ เวลานั้น

³ ดัชนีค่าระวางเรือตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือเซี่ยงไฮ้ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเป็นดัชนีที่ช่วยให้เห็นภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางทะเล

3. ประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือ และการอำนวยความสะดวก ทางการค้าทางทะเล

อย่างไรก็ตาม ความผันผวนก็เพิ่มขึ้นหลังจากนั้นอีกครั้ง จากการกำหนดอัตราอากรตอบโต้การได้ดุลการค้าของสหรัฐอเมริกา และความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างสหรัฐอเมริกา-อิหร่าน และบริเวณช่องแคบฮอร์มุซ

สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Carrier) มีอัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นในปี 2567 (2024) จากความต้องการถ่านหิน ธัญพืช และปุ๋ยที่เพิ่มสูงขึ้นในภาคอุตสาหกรรม ร่วมกับต้นทุนการเดินเรือที่สูงขึ้นจากความไม่สงบในทะเลแดงและการขาดแคลนเรือขนส่งสินค้า เมื่อถึงกลางปี 2568 (2025) อัตราค่าระวางได้ลดลงเนื่องจากกิจกรรมทางอุตสาหกรรมชะลอตัว และมีเรือขนส่งสินค้าระลอกใหม่เริ่มให้บริการ

ในส่วนของเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) อัตราค่าระวางยังคงอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวน โดยในปี 2567 (2024) มีอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าคราวละมาก ๆ แต่มีอุปทานที่จำกัด จากนั้นอัตราค่าระวางลดลงในช่วงต้นปี 2568 (2025) แต่กลับมาพุ่งสูงอีกครั้งในเดือนมิถุนายน 2568 (2025) เนื่องจากมีความเสี่ยงในการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบฮอร์มุซ

ในขณะเดียวกัน มีการคาดการณ์ว่า ต้นทุนการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Compliance Cost) จะส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งทางทะเลต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบกิจการ ปัจจุบัน สหภาพยุโรป (European Union: EU) ได้ใช้มาตรการกำหนดราคาคาร์บอน (Carbon Pricing) ต่อการขนส่งที่เข้าและออกจากท่าเรือของ EU ซึ่งส่งผลให้สายเรือทั่วโลกเริ่มปรับตัวเพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภายใต้กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ แล้ว

ประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือ (Port Performance) มีความแตกต่างกันไปตามตัวชี้วัดและประเภทของการขนส่งทางเรือ ดังนี้

3.1 การเข้าเทียบท่าของเรือ (Port Call)

ในปี 2567 (2024) เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Carrier) มีจำนวนการเข้าเทียบท่า (Port Call) เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในขณะที่ปริมาณการสัญจรและการเทียบท่าของเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ยังคงค่อนข้างคงที่ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้สายเรือเลือกท่าเรือ นั้น ๆ สำหรับเข้าเทียบท่า คือ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือสำหรับการเติมเชื้อเพลิงทางเลือก (Alternative Fuel Bunkering) โดยมีการตั้งจุดเติมเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เพิ่มขึ้นในหลายท่าเรือในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งมีการติดตั้งแล้วในท่าเรือประมาณ 200 แห่งในปี 2567 (2024) และคาดว่าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ท่าเรือทั่วโลกประสบปัญหาความแออัดและระยะเวลาเรือคอยท่า (Ship Waiting Time)⁴ ที่ยาวนานขึ้น ระยะเวลาคอยท่าโดยเฉลี่ยในท่าเรือเพิ่มขึ้นในปี 2567 (2024) ทั้งในประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา โดยท่าเรือในประเทศพัฒนาแล้วมีระยะเวลาคอยท่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 5 ชั่วโมง 12 นาที ในเดือนธันวาคม 2566 (2023) เป็น 6 ชั่วโมง 24 นาที ในเดือนมีนาคม 2567 (2024) และท่าเรือในประเทศกำลังพัฒนามีระยะเวลาคอยท่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 10 ชั่วโมง 12 นาที เป็น 10 ชั่วโมง 54 นาที ในช่วงเวลาเดียวกัน

⁴ ระยะเวลาที่เรือรอคอยเพื่อเข้าเทียบท่า ซึ่งระยะเวลาคอยท่าที่ยาวนานอาจมีสาเหตุมาจากความแออัดของท่าเรือ สภาพอากาศที่ไม่อำนวย และขั้นตอนการตรวจสอบปล่อยสินค้าที่ล่าช้า

3.2 ประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้า

ดัชนีวัดระดับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางเรือ (Liner Shipping Connectivity Index: LSCI) ของ UNCTAD ซึ่งเป็นมาตรวัดประสิทธิภาพของท่าเรือในประเทศต่าง ๆ ในการมีส่วนร่วมและเชื่อมต่อเครือข่ายการค้าโลก⁵ สะท้อนให้เห็นว่าท่าเรือในภูมิภาคแอฟริกาและภูมิภาคเอเชียมีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงเครือข่ายการค้าโลกเพิ่มมากขึ้นในช่วงปีที่ผ่านมา ข้อมูลในช่วงกลางปี 2568 (2025) ชี้ให้เห็นอีกว่าท่าเรือในภูมิภาคเอเชียยังคงเป็นผู้นำในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศ และท่าเรือในแอฟริกามีดัชนีที่สูงขึ้นจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮปเพื่อหลีกเลี่ยงการขนส่งผ่านทะเลแดง โดยมีการเติบโตที่เร็วที่สุด (ร้อยละ 10) ในช่วงระหว่างเดือนมิถุนายน 2567 (2024) ถึงเดือนมิถุนายน 2568 (2025)

3.3 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า

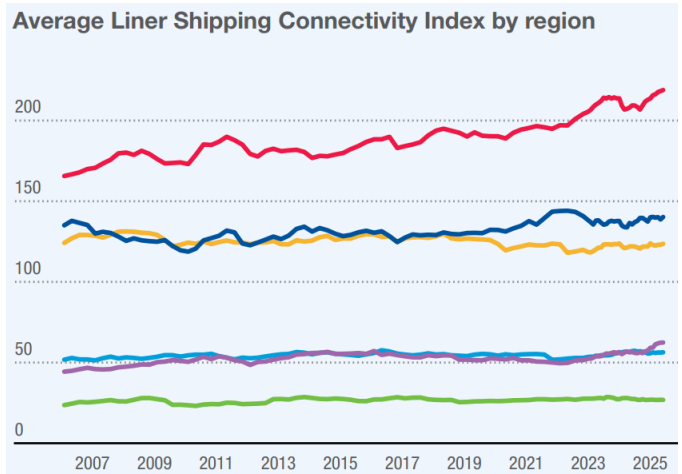
มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความสำคัญอย่างยิ่งในบริบทการค้าที่มีความพลิกผันและมีความไม่แน่นอนสูง โดยสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือ ยกกระตือรือร้นความโปร่งใสและการสื่อสารระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งนี้ หลายประเทศได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล เช่น ระบบ Trade Single Windows (TSW) ระบบ Maritime Single Windows (MSW)⁶ และระบบ Port Community System (PCS)⁷ เพื่อช่วยเพิ่มความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนข้อมูล ประเทศที่มีเครื่องมือเหล่านี้มักมีระดับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้าโลกและมีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น

.....

⁵ ทำการประเมินจาก 5 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ จำนวนเรือ ขนาดระวางบรรทุก จำนวนเส้นทางการเดินเรือ จำนวนบริษัทขนส่ง และจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ให้บริการในแต่ละประเทศ

⁶ ระบบยื่นใบขนสินค้าทางศุลกากรและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลพร้อมกันในช่องทางเดียว

⁷ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ตลอดจนท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทางในต่างประเทศแบบอัตโนมัติ



©UNCTAD

■ ภูมิภาคเอเชีย
■ ภูมิภาคแอฟริกา
■ ภูมิภาคละตินอเมริกาและแคริบเบียน
■ ภูมิภาคยุโรป
■ ภูมิภาคโอเชียเนีย

อ้างอิง

UNCTAD. "Review of Maritime Transport 2025." https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_en.pdf. Accessed 24 September 2025.



การพัฒนาตามกฎหมาย และกฎระเบียบด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล

1. กรอบปฏิบัติการด้านการปล่อยคาร์บอนให้เป็นศูนย์ (Net-Zero Framework) ของ IMO

ในเดือนเมษายน 2568 (2025) คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ลงมติเห็นชอบกรอบปฏิบัติการด้านการปล่อยคาร์บอนให้เป็นศูนย์ (IMO Net-Zero Framework) เพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางเรือ และจะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในเดือนตุลาคม 2568 (2025) เพื่อรับรองให้เป็นข้อบทใหม่ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: MARPOL) ภาคผนวก 6 อย่างเป็นทางการ หนึ่ง กรอบปฏิบัติการนี้อาจมีผลใช้บังคับในปี 2570 (2027) และเริ่มดำเนินการในปี 2571 (2028) หากได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการภายในปี 2568 (2025)

IMO Net-Zero Framework ประกอบด้วยเนื้อหาทั้งในเชิงเทคนิคและเชิงเศรษฐกิจ โดยได้กำหนดมาตรฐานเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือ และรายละเอียดของกลไกการกำหนดราคาคาร์บอนและการซื้อขายสิทธิในการปล่อยคาร์บอน (Carbon Pricing and Emissions Trading Mechanism) ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล กรอบปฏิบัติการนี้ยังกำหนดให้จัดตั้งกองทุน Net-Zero Fund เพื่อรวบรวมเงินทุนเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางทะเลที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์ผ่านมาตรการต่าง ๆ เช่น การให้รางวัลแก่เรือที่มีการปล่อยคาร์บอนต่ำ การสนับสนุนนวัตกรรม การวิจัยโครงสร้างพื้นฐาน โครงการเพื่อการเปลี่ยนผ่านที่ยั่งยืนในประเทศกำลังพัฒนา ไปจนถึงการฝึกอบรม การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการเสริมสร้างขีดความสามารถเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ IMO

เงินทุนในกองทุน Net-Zero Fund จะเป็นแหล่งงบประมาณหลักเพื่อการเปลี่ยนผ่านทางพลังงานที่เป็นธรรม (Just Energy Transition) ในประเทศกำลังพัฒนา ประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (LDC) และประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นเกาะขนาดเล็ก (SIDS) รวมถึงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ IMO ยังมีแผนจัดหารายได้จากโครงการของภาคเอกชน อาทิ การจัดหางบทุนเพื่อความยั่งยืน โครงการสินเชื่อสีเขียวเพื่อการส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืน และการเงินแบบผสมผสาน (Blended Finance) เพื่อสร้างแหล่งเงินทุนที่เพียงพอต่อการลดการปล่อยคาร์บอนของเรือขนส่งสินค้า และการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเติมเชื้อเพลิงทางเลือกในท่าเรือทั่วโลก



2. การปรับปรุงข้อกำหนดด้านเชื้อเพลิงทางเลือก และการเดินเรืออัตโนมัติ



ความนิยมที่เพิ่มมากขึ้นของการใช้เชื้อเพลิงทางเลือกในการขนส่งทางทะเล ก่อให้เกิดความเสี่ยงใหม่ เช่น มลพิษ ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของเจ้าหน้าที่จากสารพิษ และความไวไฟของเชื้อเพลิงทางเลือกบางชนิด คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee) ของ IMO จึงได้พิจารณาร่างข้อกำหนดที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบและค่าชดเชยสำหรับมลพิษและการบาดเจ็บส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงทางเลือก

นอกจากนี้ IMO ยังเห็นความจำเป็นของกรอบการกำกับดูแลการเดินเรืออัตโนมัติ (Autonomous Shipping) ซึ่งมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด ปัจจุบัน IMO กำลังพัฒนาข้อกำหนดสำหรับเรือผิวน้ำอัตโนมัติทางทะเล (Maritime Autonomous Surface Ships Code: MASS Code) ที่ไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย ซึ่งจะมีกำหนดจะแล้วเสร็จในปี 2569 (2026) ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกสหประชาชาติ (UN) และภาคส่วนต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมเดินเรือสามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการร่างข้อกำหนดนี้

3. การใช้บังคับกฎระเบียบใหม่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรืออย่างยั่งยืน

อนุสัญญาฮ่องกงว่าด้วยการรีไซเคิลเรืออย่างปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ค.ศ. 2009 (Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009) มีผลใช้บังคับในเดือนมิถุนายน 2568 (2025) และคาดว่าจะนำไปสู่การปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของคอนกรีตในอุตสาหกรรมรีไซเคิลเรือ และปรับปรุงให้กระบวนการรีไซเคิลเรือเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

อนึ่ง การรีไซเคิลเรือมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเมื่อเรือขนส่งสินค้าแบบเดิมกำลังถูกแทนที่ด้วยเรือที่ปล่อยคาร์บอนต่ำหรือเรือที่ไม่ปล่อยคาร์บอน แม้ว่าประเทศที่มีอุตสาหกรรมรีไซเคิลเรือขนาดใหญ่ใหญ่ทั้งสี่ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และสาธารณรัฐตุรกี รวมถึงรัฐเจ้าของธงรายใหญ่บางส่วน ได้เข้าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญานี้แล้ว แต่ประเทศสมาชิกสหประชาชาติทั้งหมดควรพิจารณาเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญา เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้บังคับอย่างสากล



อ้างอิง

UNCTAD. "Review of Maritime Transport 2025." https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_en.pdf. Accessed 24 September 2025.



ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การขนส่งทางทะเลกำลังก้าวเข้าสู่การเปลี่ยนผ่านไปสู่อนาคตที่ยั่งยืนและขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการและภาคส่วนอื่น ๆ ก็ต้องรับมือกับบริบททางการเมืองและการค้าของโลกที่คาดเดาได้ยากขึ้นเรื่อย ๆ จากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ การตั้งกำแพงทางเศรษฐกิจ และความจำเป็นที่เพิ่มขึ้นในการลดการปล่อยคาร์บอน และการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับความต้องการของตลาดและรูปแบบเศรษฐกิจในอนาคต ภายใต้บริบทนี้ ภาคส่วนต่าง ๆ จึงต้องปรับปรุงโครงสร้างและรูปแบบการดำเนินงานให้มีความยั่งยืนและมีความพร้อมที่จะปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ประเทศกำลังพัฒนาจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุน เพื่อให้สามารถปรับตัวเข้ากับภูมิทัศน์ใหม่ของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางทะเลได้อย่างเหมาะสม

ในการนี้ UNCTAD ได้กำหนดข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อให้รัฐบาลและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในประเทศต่าง ๆ นำไปปรับใช้ในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของตน ดังนี้

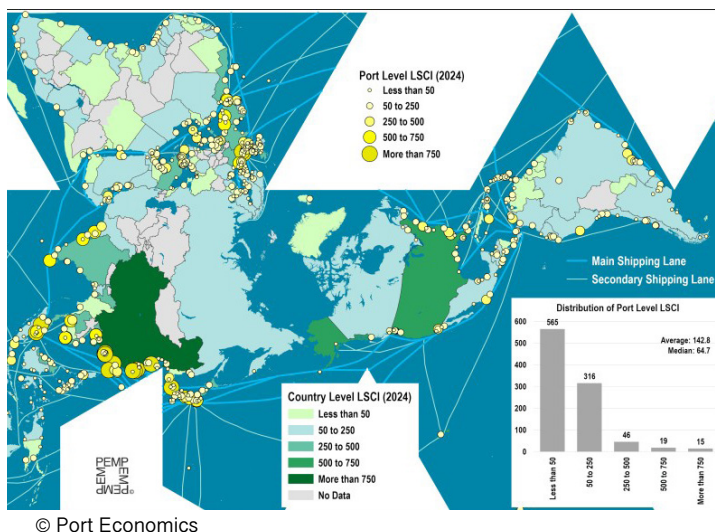
1. การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประเทศกำลังพัฒนาเพื่อการเปลี่ยนผ่านที่เท่าเทียมและยั่งยืน

การมีส่วนร่วมของประเทศกำลังพัฒนาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางทะเลรูปแบบใหม่ โดยเฉพาะระบบการขนส่งแร่ธาตุสำคัญ มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนอย่างเท่าเทียมและยั่งยืน ในการนี้ ประเทศต่าง ๆ ควรร่วมมือกันแลกเปลี่ยนความรู้ ความเชี่ยวชาญ และการสนับสนุนในด้านอื่น ๆ เพื่อเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ทางทะเลที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและยกระดับอุตสาหกรรมสำหรับการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเอื้อประโยชน์ต่อสังคมอย่างเท่าเทียม

2. การเตรียมพร้อมรับมือกับ ความผันผวนและความไม่แน่นอน

อุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเลจำเป็นต้องกำหนดกลยุทธ์การปรับตัว (Adaptation Strategy) เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับบริบทการค้าและการเมืองโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยควรมีกรอบนโยบายและกฎระเบียบที่เหมาะสมรองรับในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการก็ควรเพิ่มความยืดหยุ่นในการดำเนินธุรกิจ ปรับปรุงเรือให้ทันสมัย พัฒนาอุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐาน และใช้ระบบการจัดการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือและการติดขัดของห่วงโซ่อุปทานที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง

ทั้งนี้ กลุ่มประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (LDC) และประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นเกาะขนาดเล็ก (SIDS) ควรให้ความสำคัญต่อการบรรเทาผลกระทบจากต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคพื้นฐาน จึงควรกำหนดมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มการเชื่อมต่อของท่าเรือกับระบบการขนส่งทางทะเลของโลกเพื่อควบคุมต้นทุนการขนส่ง



3. การส่งเสริมการพัฒนาเรือ ให้ทันสมัยและการทำธุรกิจที่ยั่งยืน

ภาครัฐควรกำหนดมาตรการที่ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสายเรือทำการเปลี่ยน/ทดแทนเรือรุ่นเก่าให้เป็นเรือขนส่งสินค้าที่ทันสมัยและลดการปล่อยคาร์บอน (Fleet Renewal) และส่งเสริมการรีไซเคิลเรือภายใต้ข้อกำหนดเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและความยั่งยืนของกระบวนการรีไซเคิล ผู้ประกอบการและหน่วยงานรัฐผู้กำกับดูแลจึงควรปฏิบัติตามอนุสัญญาองค์การว่าด้วยการรีไซเคิลเรืออย่างปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืนในระดับสากล

4. การใช้บังคับมาตรการลดการปล่อย ก๊าซเรือนกระจกและคาร์บอน และสนับสนุนการเปลี่ยนผ่าน ทางพลังงานที่เป็นธรรม

การเปลี่ยนผ่านทางพลังงานที่เป็นธรรม (Just Energy Transition) ต้องได้รับการสนับสนุนของภาคอุตสาหกรรมในการพัฒนารูปแบบการใช้เชื้อเพลิงทางเลือกที่มีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ IMO Net-Zero Framework ทั้งนี้ ผู้ประกอบการจะต้องปรับขอบทในสัญญาเดินเรือพาณิชย์ (Commercial Maritime Contract) ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ IMO Net-Zero Framework

นอกจากนี้ ทุกฝ่ายควรเร่งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานในการเดินเรือและท่าเรือ และการดำเนินโครงการความร่วมมือเพื่อลดการปล่อยคาร์บอน เช่น โครงการระเบียบการขนส่งทางเรือสีเขียว (Green Shipping Corridor) โดยเงินทุนที่ได้จากกลไกการกำหนดราคาก๊าซคาร์บอนควรนำมาใช้สนับสนุนการเปลี่ยนผ่านทางพลังงานในประเทศกำลังพัฒนา และภาคเอกชนควรจัดตั้งกองทุนเพื่อความยั่งยืน โครงการสินเชื่อสีเขียวเพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืน และกลไกทางการเงินรูปแบบใหม่เพื่อสร้างแหล่งเงินทุนที่เพียงพอต่อการเปลี่ยนผ่านทางพลังงานที่เป็นธรรม

5. การเตรียมพร้อมสำหรับการใช้และการขนส่งเชื้อเพลิงทางเลือกอย่างปลอดภัย

แม้ว่าเชื้อเพลิงทางเลือกจะเป็นปัจจัยสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางเรือ แต่ก็อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจากการบรรทุกและการใช้เชื้อเพลิงเหล่านี้ จึงต้องมีระเบียบเพื่อจัดการกับความเสี่ยงและความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้น โดยทุกประเทศควรทบทวนและปรับปรุงกรอบกฎหมายที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และควรทำงานร่วมกับภาคอุตสาหกรรม หน่วยงานด้านแรงงาน และบริษัทจัดหางาน เพื่อยกระดับทักษะของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลในการจัดการกับเชื้อเพลิงทางเลือกโดยเฉพาะ

6. การส่งเสริมความร่วมมือเฉพาะทางเพื่อรับมือกับความท้าทายใหม่

การทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดของภาครัฐและเอกชนถือเป็นกุญแจสำคัญในการเตรียมพร้อมรับมือกับความท้าทายใหม่ในการขนส่งสินค้าทางทะเล ในปัจจุบัน IMO กำลังดำเนินการร่างกฎหมายและมาตรการเพื่อช่วยส่งเสริมประเทศสมาชิกในการปรับตัวให้เข้ากับสถานะที่เปลี่ยนแปลงและการบรรเทาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากความผันผวนของเศรษฐกิจการเมืองโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งภาครัฐและภาคเอกชนในประเทศต่าง ๆ สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการให้ความเห็นทางเทคนิคและปรับปรุงร่างกฎหมายในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ผลลัพธ์นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงได้อย่างยั่งยืนและเป็นธรรม ยกตัวอย่างเช่น การมีส่วนร่วมในการพัฒนาข้อกำหนดสำหรับเรือพืชน้ำอัตโนมัติทางทะเล (MASS Code) และการพัฒนาแนวทางต่อต้านการจดทะเบียนเรือปลอม (Fraudulent Ship Registration) เป็นต้น



ข้อสรุป

การขนส่งทางทะเลกำลังเผชิญกับความท้าทายที่ซับซ้อนในปี 2568 (2025) อันเป็นผลมาจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และมาตรการทางการค้าใหม่ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการระวางเรือผันผวนสูง ในขณะเดียวกันอุตสาหกรรมก็กำลังถูกเร่งให้ต้องเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบการขนส่งที่ยั่งยืน ในการนี้ ศุลกากรไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรติดตามพลวัตการเมืองโลกและเส้นทางการค้าใหม่ (Rerouting) ที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบการค้าโลกเพื่อมองหาโอกาสทางการค้าใหม่ ๆ และเร่งพัฒนามาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การพัฒนาระบบ Maritime Single Window (MSW) หรือระบบ Port Community System (PCS) เพื่อช่วยเสริมสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานไทย สร้างความโปร่งใส และลดผลกระทบจากความผันผวนของระบบเศรษฐกิจการเมืองโลก

อ้างอิง

UNCTAD. "Review of Maritime Transport 2025." https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_en.pdf. Accessed 24 September 2025.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

ศาลสูงสุดสหรัฐอเมริกาเตรียมพิพากษาภายใน เดือนพฤศจิกายน 2568 กรณีประธานาธิบดีทรัมป์ออกคำสั่ง กำหนดอัตราอากรตอบโต้การได้ดุลการค้า



ภายหลังจากที่ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ แห่งสหรัฐอเมริกาได้ออกคำสั่งกำหนดอัตราอากรตอบโต้การได้ดุลการค้า (Reciprocal Tariff) ต่อประเทศคู่ค้าหลายประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 (2025) มีผู้ประกอบการและมลรัฐต่าง ๆ ได้รับผลกระทบจากการที่ต้นทุนการนำเข้าสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น และดำเนินการฟ้องร้อง ว่าคำสั่งขึ้นภาษีของประธานาธิบดีทรัมป์โดยอาศัยอำนาจกฎหมายว่าด้วยอำนาจฉุกเฉินทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (International Emergency Economic Powers Act: IEEPA) นั้นเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อศาลการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (U.S. Court of International Trade) รวม 3 คดี ได้แก่

1. คดี V.O.S. Selections, Inc. v. Trump เป็นการฟ้องร้องของกลุ่มบริษัทผู้นำเข้า 7 ราย นำโดยบริษัท V.O.S. Selections
2. คดี Learning Resources v. Trump เป็นการฟ้องร้องของบริษัท Learning Resources ผู้นำเข้าและจัดจำหน่ายของเล่นเด็ก ต่อศาลเขตโคลัมเบีย (Columbia District Court) ซึ่งต่อมาได้โอนคดีไปยังศาลการค้าระหว่างประเทศ
3. คดี State of Oregon v. Trump เป็นการฟ้องร้องของมลรัฐ 12 มลรัฐ ที่มีท่าเรือสำคัญหลายแห่ง และมีความเกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการผลิต นำโดยมลรัฐ Oregon

ซึ่งเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2568 (2025) ศาลการค้าระหว่างประเทศ ได้ตัดสินว่าคำสั่งของประธานาธิบดีทรัมป์นั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากการขาดดุลการค้าไม่เข้าข่ายเป็นภัยที่คุกคามผิดปกติ จึงไม่สามารถใช้อำนาจฉุกเฉินออกคำสั่งโดยไม่ผ่านสภาองเกรสได้ และศาลออกคำสั่งให้ระงับการปรับขึ้นอัตราอากร ต่อมาฝ่ายประธานาธิบดีทรัมป์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์กลาง (U.S. Court of Appeal for the Federal Circuit) ซึ่งในวันที่ 29 สิงหาคม 2568 (2025) ศาลอุทธรณ์กลางได้พิพากษายืนตามคำตัดสินของศาลการค้าระหว่างประเทศว่าเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2568 (2025) กระทรวงยุติธรรมแห่งสหรัฐอเมริกาได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Supreme Court) โดยร้องขอให้มีการพิจารณาคดีอย่างรวดเร็วเป็นกรณีพิเศษ ศาลสูงสุดได้ตอบรับและจะดำเนินการพิจารณาคดีในช่วงสัปดาห์แรกของเดือนพฤศจิกายน 2568 (2025) ซึ่งหากศาลสูงสุดพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ รัฐบาลสหรัฐอเมริกาก็จะต้องคืนอากรที่เก็บมาตามอัตราอากรใหม่รวมหลายพันล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีผลให้การเจรจาทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ ต้องหยุดชะงักและมีความไม่แน่นอนอีกครั้งในทางกลับกัน หากศาลสูงสุดล้มล้างคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ จะส่งผลให้ฝ่ายบริหารมีอำนาจในการกำหนดหรือปรับเปลี่ยนอัตราอากรได้อย่างเป็นทางการ ซึ่งจะกระทบต่อหลักการแบ่งแยกอำนาจของสหรัฐอเมริกาอย่างมีนัยยะสำคัญ

อ้างอิง

สกล ชาญสุทธีวรินทร์. “คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ คดีค่าขึ้นภาษีของทรัมป์.” กรุงเทพธุรกิจ. <https://www.bangkokbiznews.com/world/1196777>. เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2568.

Dan Mangan. “Supreme Court will Hear Trump Tariffs Case on Fast Track.” CNBC. <https://www.cnbc.com/2025/09/09/trump-tariffs-trade-supreme-court-.html>. Accessed 12 September 2025.

Danielle Kaye. “Supreme Court to Decide If Trump’s Global Tariffs are Legal.” BBC. <https://www.bbc.com/news/articles/cd07exzr4180>. Accessed 10 September 2025.



โรงงาน Jaguar Land Rover ถูกโจมตีทางไซเบอร์ กระทบห่วงโซ่อุปทานในวงกว้าง



ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2568 (2025) ระบบการผลิตของบริษัท JLR ผู้ผลิตรถยนต์หรูยี่ห้อ Jaguar และ Land Rover ในสหราชอาณาจักร ถูกโจมตีทางไซเบอร์จนต้องหยุดกระบวนการผลิตทั้งหมดมาตลอดทั้งเดือน กันยายน 2568 (2025) ซึ่งส่งผลให้โรงงานในสหราชอาณาจักร สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล และสาธารณรัฐอินเดีย ไม่สามารถทำการผลิตด้วยเช่นกัน การโจมตีทางไซเบอร์ในครั้งนี้จึงส่งผลให้บริษัท JLR ขาดรายได้มากกว่า 100 ล้าน ปอนด์ และทำให้กิจการของผู้ผลิตในห่วงโซ่อุปทานรายอื่น ๆ เสี่ยงล้มละลาย และเจ้าหน้าที่มากกว่า 13,000 ราย เสี่ยงตกงาน

การโจมตีดังกล่าวดำเนินการโดยกลุ่มแฮกเกอร์ (Hacker) ที่มีความเชี่ยวชาญสูงและยังไม่สามารถระบุตัวได้อย่างแน่ชัด โดยได้เน้นโจมตีไปที่ระบบการออกแบบด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer-aided Design) ระบบซอฟต์แวร์วิศวกรรม และระบบซอฟต์แวร์วงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ (Product Life Cycle) ระบบการผลิตของบริษัท JLR ล้วนมีความเชื่อมโยงถึงกัน การโจมตีครั้งนี้จึงส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องปิดระบบการผลิตทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัท JLR ใช้บริการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์จากบริษัทในเครือของบริษัทแม่ คือ บริษัท Tata Consultancy Services (TCS) ซึ่งได้ให้บริการต่อบริษัท Marks & Spencer และบริษัท Co-op ที่ถูกโจมตีทางไซเบอร์ในปี 2568 (2025) เช่นเดียวกัน

การผลิตรถยนต์ Jaguar และ Land Rover ของบริษัท JLR มีความเกี่ยวข้องกับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ รายย่อยมากกว่า 700 บริษัท ซึ่งบริษัทเหล่านี้เสี่ยงต่อการล้มละลายจากการระงับการผลิตเป็นเวลามากกว่า 1 เดือน เนื่องจากไม่มีแหล่งเงินทุนสำรองมากเท่าบริษัทผู้ผลิตรายหลัก รัฐบาลสหราชอาณาจักรจึงให้กู้ยืมแก่บริษัท JLR มูลค่า 1,500 ล้านปอนด์ สำหรับนำไปช่วยเหลือกลุ่มบริษัทในห่วงโซ่อุปทานการผลิต ซึ่งล่าสุด บริษัท JLR จะเริ่มทำการผลิตได้อีกครั้งในวันที่ 6 ตุลาคม 2568 (2025) แต่ยังคงต้องใช้เวลาอีกหลายสัปดาห์ จึงจะสามารถกลับมาทำการผลิตได้เต็มศักยภาพอีกครั้ง ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องหลายรายจึงยังคงต้องการเงินสนับสนุนอีกอย่างต่อเนื่อง

อ้างอิง

- Jasper Jolly and Dan Milmo. "Inside the Jaguar Land Rover Hack: Stalled Smart Factories, Outsourced Cybersecurity and Supply Chain Woes." The Guardian. <https://www.theguardian.com/.../jaguar-land-rover-hack...>
Accessed 26 September 2025.
- Theo Leggett and Rachel Clun. "JLR to Resume Some Manufacturing in Coming Days After Cyber-attack." BBC. <https://www.bbc.com/news/articles/cwydxdpdx610>. Accessed 2 October 2025.



EU ประกาศใช้งานระบบ ICS2 ครอบคลุมช่องทางขนส่ง ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2568



ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2568 (2025) เป็นต้นไป ระบบรักษาความปลอดภัยก่อนสินค้ามาถึง (Import Control System 2: ICS2) ซึ่งเป็นโครงการประเมินความเสี่ยงสินค้าล่วงหน้าของสหภาพยุโรป (European Union: EU) เปิดให้ใช้งานครอบคลุมทุกช่องทางการขนส่งอย่างเต็มรูปแบบ ทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางทะเล ทางถนน และทางราง ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่ระบบครอบคลุมถึงภาคการขนส่งทางบกด้วย โดยประเทศสมาชิก EU หลายแห่ง ได้ระบุว่าผู้ประกอบการขนส่งทางถนนและทางรถไฟพร้อมดำเนินการตามกฎหมายใหม่ของสหภาพยุโรปแล้ว

คณะกรรมการยุโรป (European Commission) แถลงว่า การเปลี่ยนผ่านสู่ระบบ Import Control System 2 (ICS2) – Release 3 ได้ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์แล้วในประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ของ EU ได้แก่

- สาธารณรัฐออสเตรีย
- สาธารณรัฐบัลแกเรีย
- สาธารณรัฐไซปรัส
- สาธารณรัฐเช็ก
- ราชอาณาจักรเดนมาร์ก
- สาธารณรัฐเอสโตเนีย
- สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี
- สาธารณรัฐเฮลเลนิก (กรีซ)
- สาธารณรัฐมอลตา
- ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์
- สาธารณรัฐโปรตุเกส
- สาธารณรัฐสโลวีเนีย
- ราชอาณาจักรสวีเดน

ทั้งนี้ บางประเทศสมาชิก รวมถึงสหราชอาณาจักร (เฉพาะในพื้นที่ไอร์แลนด์เหนือ) ได้ยื่นขอผ่อนผันการใช้บังคับใช้ระบบใหม่ชั่วคราว เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีเวลามากขึ้นในการปรับระบบการส่งข้อมูลให้เข้ากับข้อกำหนดใหม่ ในช่วงการผ่อนผัน ผู้ประกอบการยังคงสามารถยื่นข้อมูลความปลอดภัยและข้อมูลใบขนสินค้าผ่านระบบ New Computerized Transit System Phase 5 (NCTS-P5) ก่อนที่จะเปลี่ยนผ่านสู่ระบบ NCTS-P6 ซึ่งจะทำงานร่วมกับ ICS2 อย่างสมบูรณ์ในระยะถัดไป

ทั้งนี้ ระบบ ICS2 เป็นระบบรับข้อมูลล่วงหน้าเกี่ยวกับสินค้าที่นำเข้าหรือผ่านแดนสหภาพยุโรป (Advance Cargo Information System) ซึ่งออกแบบมาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการทุกรายที่นำสินค้าหรือขนส่งสินค้า EU ต้องยื่นข้อมูลด้านความปลอดภัยผ่านแบบฟอร์ม Entry Summary Declaration (ENS) ข้อมูลดังกล่าวจะถูกใช้ในการวิเคราะห์ความเสี่ยง เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบสินค้าที่มีความเสี่ยงได้อย่างตรงจุด โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าที่ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างถูกต้อง

อ้างอิง

European Commission. "Transition to ICS2 Release 3 is Complete, with Limited Temporary Derogations in Some Member States." https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/transition-ics2-release-3-complete-limited-temporary-derogations-some-member-states-2025-08-29_en. Accessed 15 September 2025.



Europol ร่วมมือกับโปรตุเกสและสเปน สกัดกั้นขบวนการลักลอบขนส่งโคเคน



เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2568 (2025) สำนักงานตำรวจยุโรป (Europol) รายงานผลการสกัดกั้นขบวนการลักลอบขนส่งโคเคน ที่ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานไซเบอร์บังคับกฎหมายในสาธารณรัฐโปรตุเกสและราชอาณาจักรสเปน โดยพบความเชื่อมโยงกับเครือข่ายอาชญากรรมในภูมิภาคอเมริกาใต้ และวิธีการซุกซ่อนที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น

ในปัจจุบัน การผลิตโคเคนในภูมิภาคลาตินอเมริกาเพิ่มสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ในขณะที่ราคาขายส่งในยุโรปกลับลดลงสู่ระดับต่ำสุด และถึงแม้ว่าท่าเรือและหน่วยงานศุลกากรในภูมิภาคยุโรปจะเสริมความร่วมมือและตรวจยึดสารเสพติดได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ขบวนการค้ายา ก็ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์อย่างรวดเร็ว โดยใช้การถ่ายลำสารเสพติดในพื้นที่ทะเลหลวง (High Sea) และการซุกซ่อนสารเสพติดในรูปแบบที่ยากต่อการตรวจจับ เช่น การแปรสภาพเคมีของโคเคนหรือการฝังไว้ในวัสดุชนิดต่าง ๆ ซึ่งเครื่องเอกซเรย์และสุนัขดมกลิ่นแทบไม่สามารถตรวจพบได้

ในการนี้ Europol ได้ร่วมมือกับหน่วยงานตำรวจศาลโปรตุเกสและกองกำลังรักษาความสงบเรียบร้อยสเปน (Guardia Civil) สำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งสหรัฐอเมริกา (US DEA) เปิดปฏิบัติการ Olimpia จับกุมเครือข่ายลักลอบขนส่งโคเคนจากอเมริกาใต้เข้าสู่ยุโรป เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2568 (2025) ได้ตรวจยึดตู้คอนเทนเนอร์หลายสิบตู้ซึ่งมีต้นทางจากโดมินิกัน โดยพบโคเคนกว่า 2.2 ตัน ซุกซ่อนอยู่ในสินค้าหนึ่งวู ซึ่งสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับโดยเครื่องเอกซเรย์และสุนัขดมกลิ่นได้เกือบทั้งหมด

ทั้งนี้ Europol ได้ระบุว่า แม้ปฏิบัติการตรวจยึดสารเสพติดจะเป็นสิ่งสำคัญ แต่ไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาสารเสพติดในยุโรปได้อีกต่อไป จึงจำเป็นต้องดำเนินกลยุทธ์แบบผสมผสาน (Combined Strategy) ที่มุ่งสกัดกั้นการลักลอบขนส่งและทำลายเครือข่ายอาชญากรรมเบื้องหลังไปพร้อม ๆ กัน ซึ่งจะช่วยเปิดโปงเส้นทางลำเลียงใหม่ ๆ และปราบปรามปัญหาดังกล่าวได้อย่างเบ็ดเสร็จ

อ้างอิง

Europol. "New Routes and Concealment Methods Identified in Cocaine Crackdowns in Spain." <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/new-routes-and-concealment-methods-identified-in-cocaine-crackdowns-in-spain>. Accessed 20 September 2025.

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) ในเนเธอร์แลนด์ ครั้งที่ 1/2568

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2568 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) ในเนเธอร์แลนด์ ครั้งที่ 1/2568 ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูต ณ กรุงเฮก โดยมีนายอลี ม้ามณี เอกอัครราชทูต ณ กรุงเฮก เป็นประธาน

ที่ประชุมได้แลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับพัฒนาการสำคัญทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจในเนเธอร์แลนด์ ผลการดำเนินงานของทีมประเทศไทยในปีงบประมาณ 2568 และแผนการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานในปีงบประมาณ 2569 โดยอัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานความคืบหน้าการเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย - สหภาพยุโรป (TH - EU FTA) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร และการปฏิรูปสหภาพศุลกากรยุโรป (EU Customs Reform) โดยเฉพาะแผนการเพิ่มข้อบทการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมไปรษณีย์ (Handling Fee) ต่อพัสดุมูลค่าต่ำกว่า 150 ยูโร ขึ้นละ 2 ยูโร เพื่อการจัดการพัสดุ e-commerce อย่างรัดกุม

จากนั้น ในวันที่ 5 กันยายน 2568 เอกอัครราชทูต ณ กรุงเฮก ได้นำคณะไปศึกษาดูงานที่ศูนย์ European Space Research and Technology Centre (ESTEC) ณ เมือง Noordwijk ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศที่ใหญ่ที่สุดขององค์การอวกาศยุโรป (European Space Agency: ESA) โดยคณะได้รับฟังการบรรยายสรุปและเยี่ยมชมการปฏิบัติงานของศูนย์ ESTEC เพื่อแสวงหาโอกาสในการขยายความร่วมมือของไทยกับ ESA ในอนาคตต่อไป



กิจกรรม Bites Beyond Border: A Thai Culinary Experience

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2568 สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ จัดงาน Bites Beyond Border: A Thai Culinary Experience เพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางศุลกากรและกระชับความสัมพันธ์ของสมาคมผู้ช่วยทูตศุลกากร (The Association of Customs Representatives) ณ กรุงบรัสเซลส์ ผ่านอาหารและวัฒนธรรมไทย ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ โดยได้รับความอนุเคราะห์เป็นอย่างสูงจากนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ให้ใช้พื้นที่ทำเนียบเอกอัครราชทูตและให้เกียรติเป็นประธานในพิธี และ Mr. Ian Saunders เลขาธิการองค์การศุลกากรโลก (WCO) เป็นแขกผู้มีเกียรติ โดยมีผู้เข้าร่วมกว่า 50 คน ประกอบด้วยผู้แทนจาก WCO สหภาพยุโรป (EU) ผู้ช่วยทูตศุลกากรจากประเทศต่าง ๆ ผู้แทนจากวงโยธวาทิต Harmonie Royale des Finances กระทรวงการคลังเบลเยียม

กิจกรรมในครั้งนี้ มีการสาธิตการทำ “ส้มตำไทย” ซึ่งทำได้ง่าย และเป็นหนึ่งในเอกลักษณ์อาหารไทย และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมงานได้แข่งขันตำส้มตำกันอย่างสนุกสนาน จากนั้น ผู้เข้าร่วมได้เพลิดเพลินกับอาหารไทยฝีมือเชฟประจำทำเนียบเอกอัครราชทูต พร้อมกับรับชมการแสดงดนตรีไทยเป่าขลุ่ยเพลงไทยเดิมและเพลงไทยสากล โดยนายณัฐ สุวดีสวัสดิ์ ที่ปรึกษา (กงสุล) ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ สร้างความประทับใจแก่ผู้ร่วมงานเป็นอย่างมาก

ทั้งนี้ การจัดงานได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากสำนักงานทีมประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้แก่ สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตร ประจำสหภาพยุโรป ได้ร่วมจัดนิทรรศการส่งเสริมสินค้าเกษตรไทยและนำเสนอ “ข้าวแต๋นรสต้มยำ” และ “Mocktail ต้มยำ” สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงบรัสเซลส์ และสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเฮก ร่วมจัดนิทรรศการสินค้าที่มีสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ (Geographical Indication: GI) ของประเทศไทยและผลิตภัณฑ์ Thai Select ซึ่งได้ส่งเสริมให้กิจกรรมนี้สามารถส่งเสริม Soft Power ของไทย ทั้งในเชิงวัฒนธรรมและในเชิงพาณิชย์ได้เป็นอย่างดี



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย
ประจำกรุงบรัสเซลส์ ครั้งที่ 6/2568

ระหว่างวันที่ 11–12 กันยายน 2568 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายภิสวรรค์ รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทยประจำกรุงบรัสเซลส์ ครั้งที่ 6/2568 โดยมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน ในการนี้ ได้จัดให้มีการหารือระหว่างทีมประเทศไทยกับหน่วยงานของสหภาพยุโรป (EU) และการศึกษาดูงานโครงการ Sponge City เมือง Antwerp ในห้วงการประชุม

ในวันที่ 11 กันยายน 2568 สำนักงานทีมประเทศไทยได้ร่วมกันหารือประเมินผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 และกำหนดทิศทางและแผนปฏิบัติงานที่สำคัญสำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างไทย–เบลเยียม ไทย–ลักเซมเบิร์ก และไทย–EU ซึ่งเอกอัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานผลการปฏิบัติงานในกิจกรรมด้านต่าง ๆ ของสำนักงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 และเสนอแผนงานเพื่อกระชับความร่วมมือทางศุลกากรในมิติต่าง ๆ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

จากนั้นในวันที่ 12 กันยายน 2568 ทีมประเทศไทยได้หารือแลกเปลี่ยนข้อมูลข้อคิดเห็นกับผู้แทนจากหน่วยงานของ EU อาทิ DG INTPA DG Taxud เพื่อติดตามผลการประชุมคณะกรรมการรวมไทย–สหภาพยุโรป ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2568 ณ กรุงบรัสเซลส์ ซึ่งอัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) ได้นำเสนอระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร และเสนอโอกาสความร่วมมือกับ EU ผ่านโครงการ Global Gateway

ในช่วงบ่าย คณะได้ศึกษาดูงานโครงการ Sponge City ณ เมือง Antwerp ซึ่งเป็นต้นแบบของการออกแบบเมืองที่ยั่งยืนและทนต่อสภาพภูมิอากาศ (Climate-resilient urban design) โดยใช้นวัตกรรมโครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำและระบบซึมซับน้ำตามธรรมชาติ เพื่อรับมือกับน้ำท่วมและภัยแล้ง



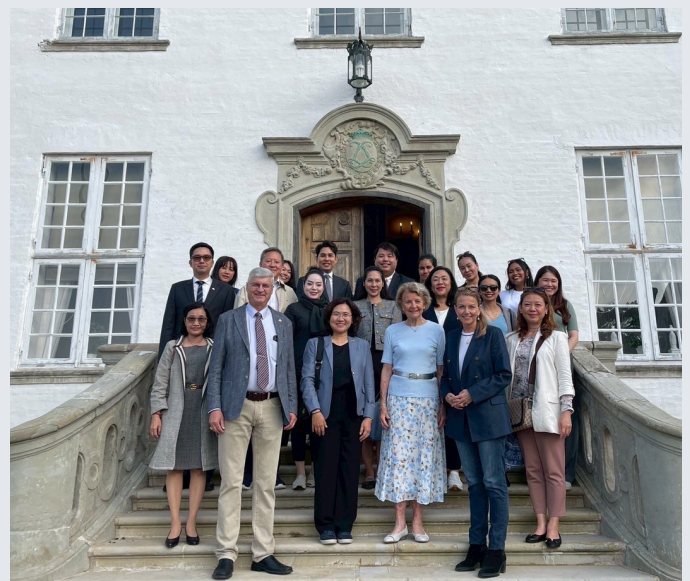
ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหารทีมประเทศไทย
สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน

เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2568 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนายภิศวรรค์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหารสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน (ทีมประเทศไทย) ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน โดยมีนางสุพรรณวษา โชติกัญญาณ ถึง เอกอัครราชทูต ณ กรุงโคเปนเฮเกน เป็นประธาน

ที่ประชุมได้มีการหารือแลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทยกับเดนมาร์กและไทยกับลิทัวเนียในสาขาต่าง ๆ ตลอดจนแนวทางการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในปีงบประมาณ 2569 ในการนี้ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ได้รายงานความคืบหน้าการเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย - สหภาพยุโรป (TH - EU FTA) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร และการปฏิรูปสหภาพศุลกากรยุโรป (EU Customs Reform)

ทีมประเทศไทยไปศึกษาดูงานที่ Kalundborg Symbiosis เครือข่ายความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมที่เมือง Kalundborg ที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นนิคมอุตสาหกรรมครบวงจร (Industrial Symbiosis) แห่งแรกของโลก โดยได้เยี่ยมชมห้องปฏิบัติการ Helix Lab ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์การเรียนรู้ที่ต่อยอดความรู้จากการปฏิบัติจริงและแบ่งปันงานวิจัยโดยมีความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมในเครือข่าย ซึ่งเป็นต้นแบบที่ทำให้เดนมาร์กเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจหมุนเวียนอย่างแท้จริง จากนั้น คณะได้ไปศึกษาดูงานด้านการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ณ ปราสาท Lerchenborg เป็นตัวอย่างของการอนุรักษ์อาคารโบราณสถานและพื้นที่ธรรมชาติอย่างยั่งยืน



พิธีวางพุ่มดอกไม้ถวายราชสักการะ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร เนื่องในโอกาสวันพระบรมราชสมภพ 100 ปี

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2568 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ เข้าร่วมพิธีวางพุ่มดอกไม้ถวายราชสักการะพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร เนื่องในโอกาสวันพระบรมราชสมภพ 100 ปี (20 กันยายน 2568) ณ ที่ทำการสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ โดยมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน



งานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันชาติมาเลเซีย

เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2568 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายภิสร์ศรีฐ์ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) เข้าร่วมงานเลี้ยงรับรองเนื่องในโอกาสวันชาติมาเลเซีย ณ โรงแรม The Hotel กรุงบรัสเซลส์ โดยมี Dato' Mohd Khalid Abbasi Abdul Razak เอกอัครราชทูตมาเลเซีย ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน และมีนางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ เอกอัครราชทูตประเทศอาเซียน ไปจนถึงผู้ช่วยทูตศุลกากรจากประเทศต่าง ๆ เป็นแขกผู้มีเกียรติเข้าร่วมงาน

ศุลกากรไทยมีความสัมพันธ์และมีความร่วมมือกับศุลกากรมาเลเซียอย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการป้องกันและปราบปรามสินค้าผิดกฎหมาย โครงการพัฒนาจุดตรวจสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection) ที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย และการใช้ใบสำแดงสินค้าร่วมกัน (Single Declaration Form) โดยมีด่านศุลกากรสำคัญ เช่น ด่านสะเดา-บูกิตกายูฮิตัม และด่านสุโข-โกล-รันตูปันจิง นอกจากนี้ ยังมีคณะกรรมการศุลกากรร่วมไทย-มาเลเซีย เพื่อพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (Joint Development Area: JDA) ซึ่งเป็นพื้นที่ใต้ทะเลบริเวณไหล่ทวีปประมาณ 7,300 ตารางกิโลเมตรในบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง ซึ่งทั้งสองประเทศได้ร่วมกันพัฒนาและแสวงหาผลประโยชน์จากก๊าซธรรมชาติในพื้นที่มาตั้งแต่ปี 2537





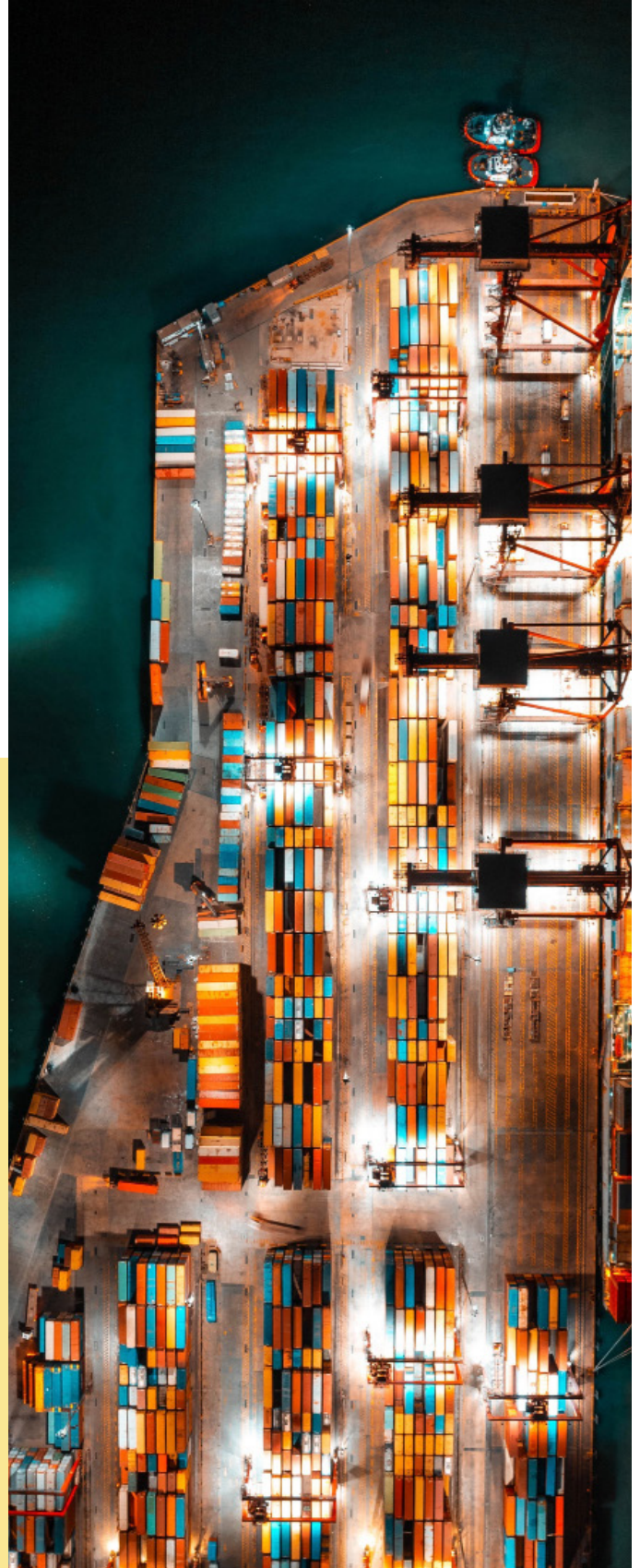
CPMU NEWS

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