

การประเมินผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร  
ด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transports) \*

Evaluation of Customs Procedure Management  
with Multimodal Transports

กนกพรรณ ลิงหะการ\*\*

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปัญหาและอุปสรรคของการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคเพื่อปรับปรุงพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยใช้การวิจัยแบบผสมผสาน ประกอบด้วย การวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่างในการศึกษา คือ บุคลากรกรมศุลกากร 94 กลุ่มตัวอย่าง และข้อมูลเอกสาร ได้แก่ รายงานประจำปีผลการจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ ของธนาคารโลก ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร ได้แก่ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมาย และด้านระยะเวลาปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ร้อยละ 65.3 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร ด้านนโยบาย และด้านความร่วมมือ มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ร้อยละ 50.8 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**คำสำคัญ :** การบริหารจัดการพิธีการศุลกากร ; การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ; กรมศุลกากร

\* บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่อง การประเมินผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transports)

\*\* นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

## บทนำ

กรมศุลกากรดำเนินการปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังกล่าวภายใต้กฎหมาย/ระเบียบของกรมฯ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องประเทศไทยได้จัดทำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีสาระสำคัญมาจากความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN framework agreement on multimodal transport) เพื่อเป็นเครื่องมือในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งกรมศุลกากร ในฐานะหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและมีภารกิจในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (กรมศุลกากร, 2564) จึงมีหน้าที่สำคัญในการจัดการพิธีการศุลกากรให้สอดคล้อง รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ การนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน และการถ่ายลำ (กรณีด่านศุลกากรกระบี่) อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาพิธีการศุลกากรเพื่อรองรับการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินไปอย่างมีพลวัตให้มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต จำเป็นต้องมีการประเมินผล เพื่อศึกษาผลลัพธ์ของการดำเนินการปัญหาและอุปสรรค แนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินพิธีการศุลกากรให้มีบรรลุเป้าหมาย ปรับปรุงข้อบกพร่องตามอุปสรรคและปัญหา ตลอดจนพัฒนาและยกระดับการบริหารจัดการตามข้อเสนอแนะที่มาจากผู้ปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการค้าของอาเซียน และสามารถแข่งขันในระดับภูมิภาคและระดับโลก ทั้งนี้การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นการขนส่งโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว (นพนนต์ เมืองเหนือ, 2556) โดยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นที่ยอมรับและถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายทั่วโลก เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย ลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า และเป็น การขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม องค์การระหว่างประเทศได้มีความตกลงเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น อนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ (Convention on Multimodal Transports of Goods) ความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN framework agreement on multimodal transport) โดยกฎหมาย กฎเกณฑ์ และความตกลงระหว่างประเทศเหล่านี้มีบทบาทอย่างมากในการกำหนดทิศทางการดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ของโลก ทำให้แต่ละประเทศต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า

## วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยองค์การ ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณ และโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน ที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยองค์การ ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลา การปฏิบัติงาน ที่มีผลต่อประสิทธิผลในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

### กรอบแนวคิดการวิจัย

#### ตัวแปรอิสระ

X <sub>1</sub> ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร
1. บุคลากร 2. เทคโนโลยีสารสนเทศ
3. ทุนองค์การ
X <sub>2</sub> ปัจจัยด้านนโยบาย
1. พัฒนาระบบเทคโนโลยี 2. พัฒนา
มาตรการและการควบคุมทางศุลกากร
3. พัฒนาบุคลากร
X <sub>3</sub> ปัจจัยด้านบุคลากร
1. ปริมาณ 2. ทักษะ 3. ความเชี่ยวชาญ
4. การฝึกอบรม
X <sub>4</sub> ปัจจัยด้านความร่วมมือ
1. ระหว่างหน่วยงานภายใน
2. กับหน่วยงานภายนอก
3. กับต่างประเทศ
X <sub>5</sub> ปัจจัยด้านงบประมาณและโครงสร้าง
พื้นฐาน
1. งบประมาณ 2. โครงสร้างพื้นฐาน
X <sub>6</sub> ปัจจัยด้านกฎหมายและระเบียบ
1. อำนาจตาม พ.ร.บ. ศุลกากร 2. อำนาจ
ตามประมวลฯ 3. ค่าธรรมเนียม
4. ข้อจำกัดของกฎหมาย
X <sub>7</sub> ปัจจัยด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน
1. เวลาปฏิบัติงาน (เวลาราชการ)
2. ระยะเวลาตรวจปล่อย 3. ระยะเวลา

#### ตัวแปรตาม

<p>การบริหารจัดการพิธีการศุลกากร</p> <p>ด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</p> <p><b>1. ด้านประสิทธิภาพ</b></p> <p>1.1 การบรรจุเป้าหมาย</p> <p>1.2 การจัดหาและใช้ทรัพยากร</p> <p>1.3 กระบวนการปฏิบัติงาน</p> <p>1.4 ความพึงพอใจ</p> <p><b>2. ด้านประสิทธิผล</b></p> <p>2.1 แผนยุทธศาสตร์กรมศุลกากร</p> <p>2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม</p> <p>แห่งชาติฉบับที่ 12</p> <p>2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)</p>
--

## สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลา การปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลา การปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิผลในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้การวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods research) ประกอบด้วย การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้เอกสาร ได้แก่ รายงานประจำปี (Annual Report) ของธนาคารโลก การวิจัยเชิงปริมาณ จากบุคลากรในกรมศุลกากร 1,558 คน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และยอมรับความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการสุ่มตัวอย่างไม่เกิน 0.1 (อ้างถึงใน เฉลิมพล ศรีหงษ์, 2564, หน้า 65) 94 ตัวอย่าง ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ทำการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาและความเหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่าง แล้วนำไปทดสอบหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้วิธีการหาค่าประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Cornbrash Alpha coefficient)

เนื้อหาในแบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ส่วนประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และส่วนที่ 4 ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหา/อุปสรรคในการการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา/อุปสรรคในการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์ระดับตัวแปรเดียว ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการอธิบาย 2) การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร (ตัวแปรอิสระ) กับผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ (ตัวแปรตาม) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากรที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งหลายรูปแบบโดยใช้สมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

สำหรับเกณฑ์เฉลี่ยประเมินระดับปัจจัยที่มีผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ กำหนดดังนี้ ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด, ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับน้อย, ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง, ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.41 – 4.20 หมายถึง ระดับมาก และค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

## ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

### ผลการวิจัย

ผลการวิจัย *ประเด็นที่ 1* ปัจจัยขององค์กร ประกอบด้วย (รายละเอียดตามตารางที่ 1)

ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.40$ ) โดย *ด้านสมรรถนะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ* มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ สมรรถนะด้านบุคลากรของกรมศุลกากร และทุนองค์กร (ค่าเฉลี่ย 4.44, 4.41 และ 4.36 ตามลำดับ) สำหรับปัจจัยด้านนโยบาย ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.38$ ) สำหรับปัจจัยย่อย นโยบายพัฒนาระบบเทคโนโลยี มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ นโยบายพัฒนามาตรการและการควบคุมทางศุลกากร และ นโยบายพัฒนาบุคลากร (ค่าเฉลี่ย 4.51, 4.44 และ 4.21 ตามลำดับ)

ปัจจัยด้านบุคลากร ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.82$ ) สำหรับปัจจัยย่อย การฝึกอบรมบุคลากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ความรู้ความสามารถสอดคล้องกับลักษณะงาน ปริมาณบุคลากร และความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (ค่าเฉลี่ย 4.05, 3.94, 3.77 และ 3.53 ตามลำดับ) ปัจจัยด้านความร่วมมือ ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.22$ ) โดยปัจจัยย่อยด้านความร่วมมือกับต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายในกรมศุลกากร และ ความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก (ค่าเฉลี่ย 4.26, 4.22 และ 4.19 ตามลำดับ)

ปัจจัยด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.82$ ) สำหรับปัจจัยย่อย พบว่าปัจจัยงบประมาณ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ โครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเฉลี่ย 3.87 และ 3.78 ตามลำดับ) นอกจากนี้ปัจจัยด้านกฎหมายและระเบียบภาพ รวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.05$ ) และปัจจัยย่อย ปัจจัยค่าธรรมเนียมในการดำเนินพิธีการศุลกากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ อำนาจตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หน้าที่และอำนาจตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2560 และ ข้อจำกัดในด้านกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย 4.18, 4.03, 4.02 และ 3.97 ตามลำดับ) และ ปัจจัยด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.01$ ) โดยปัจจัยย่อย พบว่า ปัจจัยเวลาปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า และระยะเวลาในการพิจารณาเอกสาร (ค่าเฉลี่ย 4.05, 4.03 และ 3.97 ตามลำดับ)

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ปัจจัยการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่อง	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านสมรรถนะองค์กร</b>	<b>4.40</b>	<b>.548</b>	<b>มากที่สุด</b>
1. สมรรถนะด้านบุคลากรของกรมศุลกากร	4.41	.710	มากที่สุด
2. สมรรถนะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	4.44	.649	มากที่สุด
3. ทุนองค์กร	4.36	.716	มากที่สุด
<b>ด้านนโยบาย</b>	<b>4.38</b>	<b>.620</b>	<b>มากที่สุด</b>
4. นโยบายพัฒนาระบบเทคโนโลยี	4.51	.618	มากที่สุด
5. นโยบายพัฒนามาตรการและการควบคุมทางศุลกากร	4.44	.727	มากที่สุด
6. นโยบายพัฒนาบุคลากร	4.21	.866	มากที่สุด
<b>ด้านบุคลากร</b>	<b>3.82</b>	<b>.755</b>	<b>มาก</b>
7. ปริมาณบุคลากรของกรมศุลกากร	3.77	.999	มาก
8. ความรู้ความสามารถสอดคล้องกับลักษณะงาน	3.94	.814	มาก
9. ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน	3.53	1.023	มาก
10. การฝึกอบรมบุคลากรของกรมศุลกากร	4.05	.872	มาก
<b>ด้านความร่วมมือ</b>	<b>4.22</b>	<b>.641</b>	<b>มากที่สุด</b>
11. ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายใน	4.22	.750	มากที่สุด
12. ความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก	4.19	.833	มาก
13. ความร่วมมือกับต่างประเทศ	4.26	.687	มากที่สุด
<b>ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน</b>	<b>3.82</b>	<b>.802</b>	<b>มาก</b>
14. งบประมาณเพียงพอ	3.87	.858	มาก
15. โครงสร้างพื้นฐานของกรมศุลกากร	3.78	.882	มาก
<b>ด้านกฎหมายและระเบียบ</b>	<b>4.05</b>	<b>.562</b>	<b>มาก</b>
16. อำนาจตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560	4.03	.725	มาก
17. กำหนดหน้าที่และอำนาจระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2560	4.02	.776	มาก
18. ค่าธรรมเนียมในการดำเนินพิธีการศุลกากร	4.18	.718	มาก
19. ข้อจำกัดในด้านกฎหมาย	3.97	.796	มาก
<b>ด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน</b>	<b>4.01</b>	<b>.643</b>	<b>มาก</b>
20. เวลาปฏิบัติงาน (เวลาราชการ)	4.05	.709	มาก
21. ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า	4.03	.809	มาก
22. ระยะเวลาในการพิจารณาเอกสาร	3.97	.822	มาก

สำหรับปัจจัยการบริหารจัดการซึ่งมีผลต่อการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}$  = 4.01) ในปัจจัยย่อยพบว่า ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์การ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ด้านนโยบาย ด้านความร่วมมือ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านระยะเวลา การปฏิบัติงาน ด้านบุคลากร และด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเฉลี่ย 4.40, 4.38, 4.22, 4.05, 4.01, 3.82 และ 3.82 ตามลำดับ, รายละเอียดในตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ

ปัจจัยการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องฯ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1.ด้านสมรรถนะองค์การ	4.40	.548	มากที่สุด
2.ด้านนโยบาย	4.38	.620	มากที่สุด
3.ด้านบุคลากร	3.82	.755	มาก
4.ด้านความร่วมมือ	4.22	.641	มากที่สุด
5.ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน	3.82	.802	มาก
6.ด้านกฎหมายและระเบียบ	4.05	.562	มาก
7.ด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน	4.01	.643	มาก
<b>รวม</b>	<b>4.10</b>	<b>.466</b>	<b>มาก</b>

ประเด็นที่ 2 การบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (รายละเอียดตามตารางที่ 3) ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}$  = 4.10, S.D.=.559) และด้านประสิทธิภาพ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}$  = 4.02) การจัดหาและใช้ปัจจัยทรัพยากร การบรรลุเป้าหมายความสำเร็จ ความพึงพอใจ และกระบวนการปฏิบัติงาน โดย (ค่าเฉลี่ย 4.06, 4.04, 4.00 และ 3.97 ตามลำดับ)

ด้านประสิทธิผล โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}$  = 4.18) เมื่อพิจารณาปัจจัยย่อย พบว่าการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ การลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 7 สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (2560-2564) และ ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กรมศุลกากร ในเรื่องพัฒนากระบวนการและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ค่าเฉลี่ย 4.23, 4.19, 4.18, 4.17 และ 4.15 ตามลำดับ)

**ตารางที่ 3** ผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องฯ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>1.ด้านประสิทธิภาพ</b>	<b>4.02</b>	<b>.542</b>	<b>มาก</b>
1.1 การบรรลุเป้าหมายความสำเร็จ	4.04	.566	มาก
1.2 การจัดหาและใช้ปัจจัยทรัพยากร	4.06	.630	มาก
1.3 กระบวนการปฏิบัติงาน	3.97	.667	มาก
1.4 ความพึงพอใจ	4.00	.635	มาก
<b>2. ด้านประสิทธิผล</b>	<b>4.18</b>	<b>.577</b>	<b>มาก</b>
2.1 สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กรมศุลกากร ด้านพัฒนากระบวนการและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	4.15	.687	มาก
2.2 สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 7	4.18	.747	มาก
2.3 สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ไทยฉบับที่ 3 (2560-2564)	4.17	.666	มาก
2.4 การลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า	4.23	.629	มากที่สุด
2.5 การลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า	4.19	.752	มาก
<b>รวม ด้านประสิทธิภาพ + ประสิทธิผล</b>	<b>4.10</b>	<b>.559</b>	<b>มากที่สุด</b>

#### ผลการทดสอบสมมติฐาน

1. ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. ปัจจัยองค์การของกรมศุลกากร ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิผลในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**ตารางที่ 4** แสดงผลการวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ได้แก่ ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงานที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Model	Some of square	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	18.579	7	2.654	25.962	.000 <sup>b</sup>
Residual	8.792	86	.102		
Total	27.371	93			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5

จากตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรฯ มีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงกับ กลุ่มตัวแปรอิสระ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสามารถสร้างสมการพยากรณ์เชิงเส้นตรงได้ ซึ่งจากการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุคูณ สามารถคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณได้ ดังนี้

**ตารางที่ 5** การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ของตัวแปรพยากรณ์ ที่ส่งผลประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ตัวแปรพยากรณ์	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.
	B	Std. Error			
ค่าคงที่ (Constant)	.492	.342		1.436	.155
ด้านสมรรถนะองค์กร $x_1$	-.086	.084	-.087	-1.025	.308
ด้านนโยบาย $x_2$	.175	.078	.201	2.240	.028*
ด้านบุคลากร $x_3$	.103	.066	.144	1.563	.122
ด้านความร่วมมือ $x_4$	.048	.076	.056	.629	.531
ด้านงบประมาณและโครงสร้างฯ $x_5$	.204	.059	.302	3.468	.001*
ด้านกฎหมาย $x_6$	.241	.071	.250	3.376	.001*
ด้านระยะเวลาฯ $x_7$	.196	.065	.232	3.012	.003*

F = 25.962, r = 0.824, Adjusted R<sup>2</sup> = 0.653, R<sup>2</sup> = 0.679, SE = 0.31073, Sig. = .000<sup>b</sup>

จากตารางที่ 5 ผลการวิจัยโดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า มีตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร จากจำนวนทั้งหมด 7 ตัวแปร ที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับผลการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ด้านนโยบาย ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมาย และด้านระยะเวลาปฏิบัติงาน โดยตัวแปรอิสระทั้ง 4 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันอธิบายความสัมพันธ์ของการบริหารจัดการองค์การ ได้ร้อยละ 65.3 และระหว่างตัวแปรอิสระทั้ง 4 ตัวแปรนี้ มีความสัมพันธ์ต่อผลการบริหารพิธีการศุลกากรฯ โดยรวมเรียงลำดับตามขนาดความสัมพันธ์จากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านกฎหมาย ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านระยะเวลาปฏิบัติงาน และด้านนโยบาย ตามลำดับ

**ตารางที่ 6** แสดงผลการวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงานที่มีผลต่อประสิทธิผลในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ

Model	Some of square	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	16.897	7	2.414	14.742	.000 <sup>b</sup>
Residual	14.082	86	.164		
Total	30.979	93			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5

จากตารางที่ 6 ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ด้านนโยบาย ด้านบุคลากร ด้านความร่วมมือ ด้านงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านระยะเวลาการปฏิบัติงาน มีผลต่อประสิทธิผลในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งฯ มีสัมพันธ์เชิงเส้นตรงกับกลุ่มตัวแปรอิสระ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสามารถสร้างสมการพยากรณ์เชิงเส้นตรงได้ ซึ่งจากการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุคูณ สามารถคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณได้ ดังนี้

**ตารางที่ 7** การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณของตัวแปรพยากรณ์ที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ตัวแปรพยากรณ์	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.
	B	Std. Error			
ค่าคงที่ (Constant)	.564	.433		1.302	.196
ด้านสมรรถนะองค์กร $x_1$	-.026	.106	-.024	-.240	.811
ด้านนโยบาย $x_2$	.204	.099	.220	2.061	.042*
ด้านบุคลากร $x_3$	.153	.084	.200	1.830	.071
ด้านความร่วมมือ $x_4$	.235	.096	.261	2.454	.016*
ด้านงบประมาณและโครงสร้างฯ $x_5$	.001	.075	.001	.011	.991
ด้านกฎหมาย $x_6$	.157	.090	.153	1.741	.085
ด้านระยะเวลาฯ $x_7$	.155	.082	.173	1.883	.063

$F = 14.742$ ,  $r = 0.739$ , Adjusted  $R^2 = 0.508$ ,  $R^2 = 0.545$ ,  $SE = 0.40465$ ,  $Sig. = .000^b$

จากตารางที่ 7 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า มีตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร จากจำนวนทั้งหมด 7 ตัวแปร ที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับผลการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ด้านนโยบาย และด้านความร่วมมือ โดยตัวแปรอิสระทั้ง 2 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันอธิบายความสัมพันธ์ของการบริหารจัดการองค์การ ได้ร้อยละ 50.8 และระหว่างตัวแปรอิสระทั้ง 2 ตัวแปรนี้ มีความสัมพันธ์ต่อผลการบริหารพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยรวมเรียงลำดับตามขนาดความสัมพันธ์จากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านนโยบาย และด้านความร่วมมือ ตามลำดับ

นอกจากนี้ผลการศึกษารายงานจัดอันดับความความยากง่ายในการประกอบธุรกิจของธนาคารโลก (Doing Business) ในฐานะเครื่องมือประเมินผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transports โดยหนึ่งในตัวชี้วัดที่สำคัญและสอดคล้องในการวิเคราะห์ผลการวิจัยของงานวิจัยชิ้นนี้ได้แก่ ตัวชี้วัดด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยผู้วิจัยจะนำเอาข้อมูลรายงานความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ หรือ The Ease of Doing Business ตั้งแต่ ปี 2017 จนถึง 2020 มาวิเคราะห์ผลการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้เนื่อง

ด้วยธนาคารโลกได้พบความผิดของข้อมูลที่จะจัดทำใน ปี 2021 จึงได้ระงับการจัดทำรายงานความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ หรือ The Ease of Doing Business 2021 ทำให้ข้อมูลล่าสุดที่ผู้วิจัยจะทำการวิจัยเอกสารต่อไปนั้น จำเป็นต้องใช้ข้อมูลในปี 2020 เท่านั้น (World bank group,2020)

ผลการจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ หรือ The Ease of Doing Business ที่ผ่านมา ส่งผลให้ทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศในด้านต่างๆ เพื่อยกอันดับให้ประเทศไทยมีความง่ายในการประกอบธุรกิจที่ดีขึ้นทุกๆ ปี โดยในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

กรมศุลกากร ได้มีการดำเนินการโดยมีมาตรการการเพิ่มประสิทธิภาพแพ้มบริหารความเสี่ยง (Profile System) มาตรการระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอ็กซเรย์แบบขับผ่าน (Fast Scan) มาตรการ Pre-Arrival Processing (PAP) มาตรการการรับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) มาตรการการไม่เรียก/ไม่รับสำเนาเอกสาร ซึ่งเป็นมาตรการสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย โดยมาตรการดังกล่าวที่ประเทศไทยได้เสนอไปยังธนาคารโลกนั้น ส่งผลให้คะแนนและอันดับของประเทศไทยดีขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ, 2564)

#### ตารางที่ 8 ผลการประเมินรายตัวชี้วัด ด้านการค้าระหว่างประเทศ

ตัวชี้วัดที่ใช้ในการจัดอันดับ	ผลของประเทศไทย					
	DB 2015	DB 2016	DB 2017	DB 2018	DB 2019	DB 2020
อันดับของประเทศไทย	36	56	56	57	59	62
คะแนน	84.10	84.10	84.10	84.10	84.65	84.6
<b>การส่งออก</b>						
ระยะเวลาตรวจสอบเอกสาร (ชั่วโมง)	-	11	11	11	11	11
ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าข้ามแดน (ชั่วโมง)	-	51	51	51	44	44
ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบเอกสาร (US\$ per container)	-	97	97	97	97	97
ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการส่งออก (US\$ per container)	594	223	223	223	223	223
<b>การนำเข้า</b>						
ระยะเวลาตรวจสอบเอกสาร (ชั่วโมง)	-	4	4	4	4	4

ตารางที่ 8. (ต่อ)

ตัวชี้วัดที่ใช้ในการจัดอันดับ	ผลของประเทศไทย					
	DB 2015	DB 2016	DB 2017	DB 2018	DB 2019	DB 2020
อันดับของประเทศไทย	36	56	56	57	59	62
คะแนน	84.10	84.10	84.10	84.10	84.65	84.6
<b>การส่งออก</b>						
ระยะเวลาตรวจสอบเอกสาร (ชั่วโมง)	-	11	11	11	11	11
ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าข้ามแดน (ชั่วโมง)	-	51	51	51	44	44
ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบเอกสาร (US\$ per container)	-	97	97	97	97	97
ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการส่งออก (US\$ per container)	594	223	223	223	223	223
<b>การนำเข้า</b>						
ระยะเวลาตรวจสอบเอกสาร (ชั่วโมง)	-	4	4	4	4	4
ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าข้ามแดน (ชั่วโมง)	-	50	50	50	50	50
ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบเอกสาร (US\$ per container)	-	372	43	43	43	43
ค่าใช้จ่ายในการนำเข้า (US\$ per container)	760	223	223	223	223	223

ที่มา: เอกสารสรุปรายงานผลการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจของธนาคารโลก Doing Business 2019 และแผนการดำเนินการต่อไปของ กพร.

จากตารางที่ 8 ผลการประเมินรายตัวชี้วัดด้านการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย ได้แก่ ตัวชี้วัดระยะเวลาตรวจสอบเอกสารการส่งออก/นำเข้า ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าส่งออก/นำเข้า ข้ามแดน ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบเอกสารส่งออก/นำเข้า ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการส่งออก/นำเข้า ในปี 2017 ประเทศไทยมีคะแนนและอันดับที่ดีขึ้นจากปี 2015 และ 2016 โดย อย่างมีนัยยะสำคัญโดยในปี 2017 กรมศุลกากรได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 ซึ่งได้แก้ไขจากพระราชบัญญัติเดิมที่ใช้มาตั้งแต่ปี 2469 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการศุลกากรและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อันจะเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ และกรมศุลกากร ยังได้จัดทำประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศุลกากรควบคู่กันไป

ด้วย แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้มีคะแนนและอันดับคงที่ตั้งแต่ปี 2017 ถึง 2020 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ, 2564)

## อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยข้างต้น พบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ได้แก่ ปัญหาด้านบุคลากรที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน กล่าวคือ ในบางส่วนงานที่มีปริมาณงานมาก แต่มีกำลังเจ้าหน้าที่ในปริมาณที่น้อย เกิดภาวะงานล้นคน ในทางกลับกันในส่วนงานที่มีปริมาณงานน้อย แต่มีกำลังเจ้าหน้าที่มากเกินไปจนเกิดความจำเป็น เกิดภาวะคนล้นงาน เป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างไม่เหมาะสมทำให้เกิดความติดขัดในการบริหารจัดการ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ดี สอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับสมรรถนะองค์การ ว่า เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการใช้ทรัพยากรขององค์การ เพื่อให้องค์การสามารถคงอยู่ได้ เติบโต มีความหลากหลายและซับซ้อน และเป็นความสามารถของหลายๆ สิ่งรวมกัน เช่น การรวมกันของคุณลักษณะต่างๆ ที่ทำให้ระบบสามารถปฏิบัติงาน ทำให้เกิดคุณค่า สร้างความสัมพันธ์และปรับเปลี่ยนตัวเองใหม่ รวมถึงเป็นปรากฏการณ์ที่มีการปฏิสัมพันธ์กันของคุณลักษณะหลายอย่าง (Morgan Peter, 2006 อ้างถึงใน พิสิษฐ์ จอมบุญเรือง, 2553, หน้า 16-18) ปัญหาข้อจำกัดของกฎหมายซึ่งเป็น ปัญหาที่สำคัญซึ่งจำกัดการทำงานของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร กล่าวคือ นอกจากพนักงานศุลกากรจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรแล้ว ยังต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอีกด้วย ทำให้พนักงานศุลกากรจำเป็นต้องศึกษาและตามทันกฎหมายใหม่อยู่เสมอ รวมถึงการขัดกันของอำนาจตามกฎหมายซึ่งอยู่ในลำดับชั้นเดียวกัน ทำให้การปฏิบัติงานติดขัด เช่น ในบางชนิดสินค้าจำเป็นต้องมีการตรวจร่วมกับหน่วยงานออกใบอนุญาตอื่นๆ หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องรอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอนุมัติในการตรวจปล่อย ไม่สามารถตัดสินใจได้อย่างมีเอกภาพและรวดเร็ว และไม่สามารถอำนวยความสะดวกกับผู้นำเข้าส่งออกได้อย่างเต็มที่ ปัญหาด้านความต่อเนื่องของข้อมูล โดยปัจจุบันบางหน่วยงานออกใบอนุญาตยังไม่สามารถเชื่อมโยงทุกพิภพศุลกากรกับระบบ NSW ได้ จึงทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของข้อมูลที่ใช้ประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรของสินค้า ทำให้การบริหารจัดการพิธีการศุลกากรเกิดความล่าช้า สอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ ซึ่งเน้นการปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการภาครัฐโดยนำหลักการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราชการและการแสวงหาประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการมุ่งสู่ความเป็นเลิศ โดยการนำเอาแนวทางหรือวิธีการบริหารงานของภาคเอกชนมาปรับใช้กับการบริหารงานภาครัฐ (บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2564) และปัญหาพื้นที่ในการบริหารจัดการด้านการขนถ่ายสินค้าสำหรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังมีจำกัด ยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในด้านหรือสำนักงานศุลกากรที่มีปริมาณการนำเข้าส่งออกมาก เช่น สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบัง สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น สอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ที่มุ่งลดความซับซ้อน

สร้างความเป็นเอกภาพ นำเทคโนโลยีและมาตรการอื่นๆ มาใช้แก้ไขกระบวนการและงานบริหารที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า มีเป้าหมายเพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนดำเนินไปด้วยความสะดวก ลดต้นทุนการเงิน ต้นทุนระยะเวลา และความไม่แน่นอนต่างๆ ที่มีอยู่ในขั้นตอนการนำเข้า การส่งออก และ การผ่านแดนของสินค้า โดยเฉพาะความล่าช้าและความไม่แน่นอนในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน การผ่านพิธีการศุลกากร และการปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบอื่น ๆ (มุทมาศ วงศ์วานิช ,2560)

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้า ผ่านแดน ถ่ายล่า โดยการใช้องค์ประกอบหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ควรเป็นไปอย่างเรียบง่าย ไม่มีขั้นตอนยุ่งยากหรือซับซ้อน อาทิ การไม่ต้องจัดทำใบขนสินค้าหลายครั้งสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น
2. การพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้ทันสมัยมากขึ้น เนื่องด้วยเทคโนโลยี e-lock ที่ใช้ในปัจจุบัน มีความล้ำสมัย ทำให้การอำนวยความสะดวกและการควบคุมทางศุลกากรไม่สามารถดำเนินการควบคู่กันไปได้เท่าที่ควรจะเป็น
3. การดำเนินการในการเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่และมีการจัดสรรตำแหน่งกับปริมาณงานให้เหมาะสม โดยเฉพาะผู้มีอำนาจในการตรวจปล่อย เพื่อรองรับสินค้าที่มีปริมาณมากจากการค้าที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน
4. เพิ่มเวลาปฏิบัติงานเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการนอกเหนือจากเวลาราชการ
5. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรหรือสำนักงานศุลกากรที่มีปริมาณงานมาก เช่น สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพฯ สำนักงานศุลกากรลาดกระบัง เป็นต้น เพื่อขยายพื้นที่รองรับความจุของสินค้าในอนาคต และจัดให้มีพื้นที่ในการจอดรถบรรทุกสินค้าที่กว้างขวาง เครื่อง X ray แบบ Drive through เพื่อป้องกันการจราจรติดขัด
6. การออกกฎหมายและระเบียบเฉพาะของกรมศุลกากรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยกฎหมายต้องระบุถึงอำนาจของศุลกากรอย่างชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่น
7. การเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอื่น ในลักษณะ NSW ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น
8. การผลักดันให้มีการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการและรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยจากในมุมมองของผู้ประกอบการว่าการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นส่งผลต่อประโยชน์ที่ผู้ประกอบการจะได้รับมากน้อยอย่างไรบ้าง

## เอกสารอ้างอิง

- กรมศุลกากร, (2564). *วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ค่านิยมองค์กร*. ค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2564, จาก [https://www.customs.go.th/content\\_with\\_menu1.php](https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php)
- กองบริหารการเปลี่ยนแปลงและนวัตกรรม สำนักงาน ก.พ.ร. (2561). *สรุปผลรายงานการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจของธนาคารโลก Doing Business 2019 และแผนดำเนินการต่อไป*
- กระทรวงการคลัง, กรมศุลกากร. (2564). *มาตรฐานการบริการศุลกากรไทย*. ค้นเมื่อ 26 มกราคม 2565 จาก [https://www.customs.go.th/list\\_strc\\_download](https://www.customs.go.th/list_strc_download)
- เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2564). *เอกสารประกอบการบรรยายวิชา PAD6102 ระเบียบวิธีวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- นพนันต์ เมืองเหนือ. (2556). *ประเทศไทยกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Thailand and Multimodal Transportation*.วารสารการอาชีวะและเทคโนโลยีศึกษา ปีที่ 3, 5,60-61
- บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์. (2564). *เอกสารประกอบการบรรยายวิชา PAD7402 การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- พิสิษฐ์ จอมบุญเรือง. (2553). *ตัวแบบสมรรถนะขององค์การบริหารส่วนตำบล*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต, สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์.
- มุกทมาศ วงศ์วานิช. (2560).*ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้โครงการการค้าโลก Trade Facilitation Agreement: TFA*. กรุงเทพมหานคร: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ.(2564). *เอกสารประกอบการประชุม เรื่อง การรายงานผลการดำเนินการตามแนวทางการปรับปรุงสภาพแวดล้อมสำหรับการประกอบธุรกิจในประเทศไทยของธนาคารโลก (Doing Business)*. หน้าที่ 18-19
- World bank group. (2020). *Doing Business 2020*. A World Bank Group Flagship Report, Washington, D.C. USA.