

แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร :กรณีศึกษา เปรียบเทียบแนวทางการควบคุมทางศุลกากรระหว่างสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง

Guidelines for Improving the Efficiency of Customs Control: A Comparative Case Study of Customs Control Guidelines between Suvarnabhumi Airport Passenger Control Customs Office and Don Mueang Airport Customs Office

ปกป้อง รัตนบุรี**

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมือง (2) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมืองกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร จากกลุ่มตัวอย่างบุคลากรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมือง 172 กลุ่มตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า (1) ประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมืองโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (2) ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรดอนเมือง ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านบุคลากร มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ในการทำนาย $R^2 = 0.521$ จึงสามารถทำนายปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรดอนเมืองที่มีอิทธิพลต่อการควบคุมทางศุลกากร ได้ร้อยละ 52.10 และ (3) ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ด้านการประสานงาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านบุคลากร มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ในการทำนาย $R^2 = 0.577$ จึงสามารถทำนายปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีอิทธิพลต่อการควบคุมทางศุลกากร ได้ร้อยละ 57.70

คำสำคัญ : ประสิทธิภาพ ; การควบคุมทางศุลกากร ; สำนักงานศุลกากร

* สำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง

** นักศึกษาหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

บทนำ

การเดินทางข้ามประเทศในปัจจุบันนั้นมีปริมาณที่มากขึ้น ซึ่งในบางครั้งผู้กระทำความผิดทางศุลกากรนั้นมักจะแฝงตัวมากับนักท่องเที่ยว นำมาซึ่งการจับกุมผู้กระทำความผิดทางศุลกากรที่สนามบินที่เพิ่มมากขึ้น โดยการกระทำผิดนั้นมีรูปแบบเป็นการกระทำโดยเป็นขบวนการ และมักจะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการกระทำความผิดที่หลากหลายเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ โดยผู้กระทำความผิดมองว่าการปฏิบัติงานในการควบคุมทางศุลกากรนั้นอาจจะมีแตกต่างกันในด้านของสถานที่ปฏิบัติงานมีผลต่อประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรที่แตกต่างกันเนื่องจากปัจจัยองค์กรแต่ละสถานที่ในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน เช่น บางสถานที่ที่ปฏิบัติงานอาจจะมีปัจจัยองค์กรเรื่องจำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงานไม่สอดคล้องกับภาระงาน ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการตรวจสอบการกระทำความผิดทางศุลกากรได้

จากปัญหาดังที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดทางศุลกากรนั้นได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการกระทำความผิดอยู่เสมอ ซึ่งถือเป็นปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก ที่สำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินที่สำคัญของประเทศ ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับหนึ่งและอันดับสองของประเทศ ซึ่งจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรมากยิ่งขึ้น และจะต้องประเมินว่าปัจจัยองค์กรใดบ้างที่เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านศุลกากรเพื่อที่จะวางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและปรับปรุงปัจจัยดังกล่าวให้ดียิ่งขึ้น

ดังนั้น จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษารวมถึงศึกษาปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมืองที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร เพื่อที่จะสามารถนำมาเป็นข้อมูลสำหรับนำไปปรับใช้ในองค์กรเพื่อให้องค์กรสามารถขับเคลื่อนภารกิจขององค์กรไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมือง
2. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมือง ประกอบด้วย ด้านสมรรถนะองค์กร

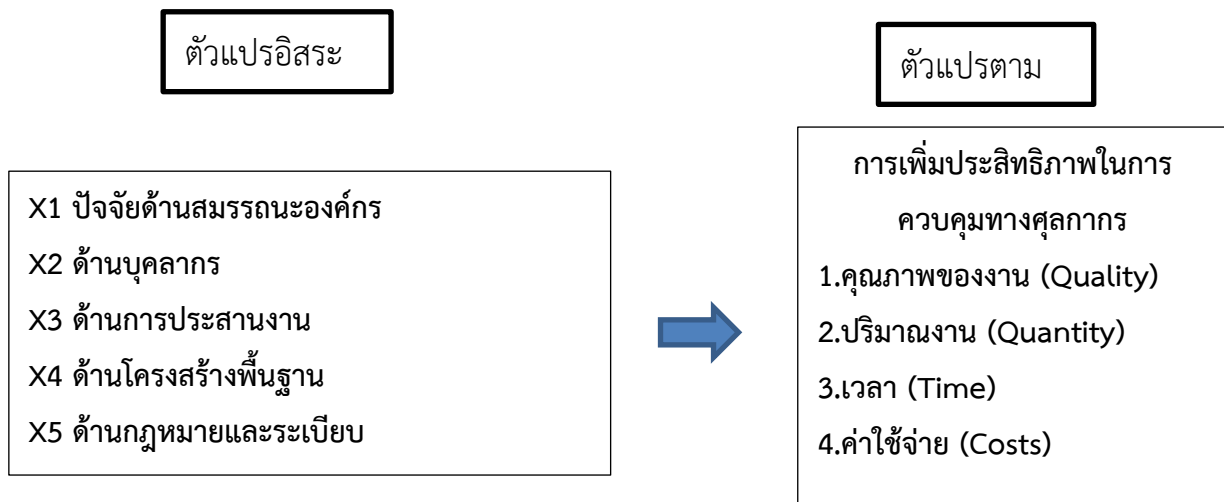
ด้านบุคลากร ด้านการประสานงาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา : ศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรและนำหลักการดังกล่าวมาเป็นกรอบในแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรในปัจจุบัน
2. ขอบเขตด้านพื้นที่ : ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดพื้นที่ที่จะศึกษาเฉพาะ สำนักงานศุลกากรตรวจของตู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง
3. ขอบเขตด้านระยะเวลา ใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ (ประมาณ 1 เดือน)

สมมติฐาน

1. ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรดอนเมือง ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านบุคลากร มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร
 2. ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของตู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านบุคลากร ด้านการประสานงาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านกฎหมายและระเบียบ มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร
- กรอบแนวคิดการวิจัย



วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามแบบประเมินค่าจากประชากร คือ ข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้างของ สำนักงานศุลกากรตรวจของตู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมืองจำนวน 301 คน จำนวน 172 กลุ่มตัวอย่าง

สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ (1) สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ (2) สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การวิเคราะห์สมมติฐานทั้ง 2 ข้อ โดยมีการใช้สถิติการวิจัย ได้แก่ Levene Statistic , Brown-Forsythe , F test (One Way ANOVA) และสถิติหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยวิธีวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม จำนวน 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระดับตำแหน่ง ระยะเวลาการทำงาน สถานที่ปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรมีจำนวนทั้งหมด 14 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร มีจำนวนทั้งหมด 20 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับอุปสรรค/ปัญหาที่เกิดขึ้น และข้อเสนอแนะ เป็นคำถามแบบปลายเปิด (Open- ended questions)

ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ค่าเฉลี่ยในการแปลผลเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรและการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรของสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมืองและสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

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

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

สรุปผลการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

1.ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมือง พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย 4.27เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน

พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรที่อยู่ในระดับมากที่สุด ได้แก่ ด้านการประสานงาน ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมายและระเบียบ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39, 4.38, 4.34, 4.31 ตามลำดับ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรที่อยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านบุคลากร โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 และเมื่อพิจารณาเป็นรายปัจจัยย่อย พบว่า

1.1 ปัจจัยด้านการประสานงาน ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน รองลงมาคือ ด้านการประสานงานกับต่างประเทศ และที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ด้านการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก (ค่าเฉลี่ย 4.42, 4.39 และ 3.38 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ภาพรวมปัจจัยองค์กรด้านประสานงาน

| ปัจจัยด้านการประสานงาน | \bar{X} | S.D. | ระดับ |
|---|-----------|------|-----------|
| 1. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน | 4.42 | .683 | มากที่สุด |
| 2. การประสานงานกับต่างประเทศ | 4.39 | .688 | มากที่สุด |
| 3. การประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก | 4.38 | .804 | มากที่สุด |
| รวม | 4.39 | .609 | มากที่สุด |

1.1.2 ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือสมรรถนะด้านเทคโนโลยี รองลงมาคือ สมรรถนะด้านบุคลากร และที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือสมรรถนะด้านการจัดการ (ค่าเฉลี่ย 4.62, 4.45, และ 4.28 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ภาพรวมปัจจัยองค์กรด้านสมรรถนะองค์กร

| ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร | \bar{X} | S.D. | ระดับ |
|-------------------------|-----------|------|-----------|
| 1.สมรรถนะด้านเทคโนโลยี | 4.62 | .594 | มากที่สุด |
| 2.สมรรถนะด้านบุคลากร | 4.45 | .703 | มากที่สุด |
| 3.สมรรถนะด้านการจัดการ | 4.28 | .752 | มากที่สุด |
| รวม | 4.38 | .804 | มากที่สุด |

1.1.3 ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านความพร้อมของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทางศุลกากร รองลงมาคือ ด้านอาคารสถานที่ที่มีความสะอาด ปลอดภัยและมีการจัดการแบ่งพื้นที่อย่างเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.49 และ 4.19 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ภาพรวมปัจจัยองค์กรด้านโครงสร้างพื้นฐาน

| ปัจจัย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน | \bar{X} | S.D. | ระดับ |
|--|-----------|------|-----------|
| 1. ความพร้อมในด้านอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทางศุลกากร | 4.49 | .644 | มากที่สุด |
| 2. อาคารสถานที่ที่มีความสะอาด ปลอดภัยและมีการจัดการแบ่งพื้นที่อย่างเหมาะสม | 4.19 | .865 | มาก |
| รวม | 4.34 | .620 | มากที่สุด |

1.1.4 ปัจจัยด้านกฎหมายและระเบียบภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการออกแบบความเหมาะสมของกฎระเบียบ ข้อบังคับ สอดคล้องกับสถานการณ์รองลงมาด้านกฎหมายของกรมศุลกากรมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจนในการควบคุมทางศุลกากร (ค่าเฉลี่ย 4.37 และ 4.26 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ภาพรวมปัจจัยองค์กรด้านกฎหมายและกฎระเบียบ

| ปัจจัยด้านกฎหมายและระเบียบ | \bar{X} | S.D. | ระดับ |
|--|-----------|------|-----------|
| 1. ข้อบังคับ กฎระเบียบสอดคล้องกับสถานการณ์ | 4.37 | .692 | มากที่สุด |
| 2. กฎหมายมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน | 4.26 | .752 | มากที่สุด |
| รวม | 4.31 | .619 | มากที่สุด |

1.1.5 ปัจจัยด้านบุคลากรภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการฝึกอบรมบุคลากร รองลงมาคือ ด้านความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของบุคลากร และ ด้านความรู้ความสามารถสอดคล้องกับลักษณะงานของบุคลากรและที่มีค่าน้อย

ที่สุดคือ ด้านจำนวนเจ้าหน้าที่สอดคล้องกับปริมาณงาน (ค่าเฉลี่ย 4.37, 4.09, 4.03 และ 3.33 ตามลำดับ) ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ภาพรวมปัจจัยองค์กรด้านบุคลากร

| ปัจจัยด้านบุคลากร | \bar{X} | S.D. | ระดับ |
|---|-----------|-------|-----------|
| 1.การฝึกอบรมบุคลากร | 4.37 | .675 | มากที่สุด |
| 2.ความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของบุคลากร | 4.09 | .719 | มาก |
| 3. ความรู้ความสามารถสอดคล้องกับลักษณะงาน | 4.03 | .790 | มาก |
| 4. จำนวนเจ้าหน้าที่สอดคล้องกับปริมาณงาน | 3.33 | 1.150 | ปานกลาง |
| รวม | 3.95 | .619 | มาก |

2. การเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

ผลการวิจัยพบว่าการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรอยู่ในระดับมากที่สุด โดยให้ความสำคัญกับ ด้านเวลา รองลงมาคือ ด้านคุณภาพงาน และด้านปริมาณงาน และด้านค่าใช้จ่าย ตามลำดับ ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ภาพรวมการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

| การเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร | \bar{X} | S.D. | ระดับความคิดเห็น |
|--|-----------|------|------------------|
| เวลา | 4.41 | .561 | มากที่สุด |
| คุณภาพของงาน | 4.38 | .540 | มากที่สุด |
| ปริมาณงาน | 4.38 | .528 | มากที่สุด |
| ค่าใช้จ่าย (Costs) | 4.35 | .567 | มากที่สุด |
| รวม | 4.38 | .495 | มากที่สุด |

2.1 การเพิ่มประสิทธิภาพด้านเวลาในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการใช้เวลาในการดำเนินงานอย่างคุ้มค่า รองลงมา

ด้านการปฏิบัติงานควบคุมทางศุลกากรที่ทันเวลา ด้านการบริหารเวลาที่เหมาะสมกับปริมาณงาน ด้านการดำเนินงานให้สะดวก รวดเร็วขึ้นและที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการลดระยะเวลาของขั้นตอนต่างๆในการควบคุมทางศุลกากร ค่าเฉลี่ย (4.51,4.48,4.41,4.40 และ 4.25) ตามลำดับ

2.2 การเพิ่มประสิทธิภาพด้านคุณภาพของงาน ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการปฏิบัติงานด้านศุลกากรมีคุณภาพมากขึ้น รองลงมา ด้านการปฏิบัติงานด้านศุลกากรมีความราบรื่นในการดำเนินงาน โดยลดปัญหาอุปสรรคและความขัดแย้งน้อยที่สุด ด้านเจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะต่างๆในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น ด้านบุคลากรมีความพอใจในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น และที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการควบคุมทางศุลกากรมีความถูกต้องแม่นยำและเป็นไปตามมาตรฐาน ค่าเฉลี่ย (4.51,4.39,4.37,4.34 และ 4.31)ตามลำดับ

2.3 การเพิ่มประสิทธิภาพด้านปริมาณงานในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุดเมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการปฏิบัติงานเป็นไปตามเป้าหมายขององค์กร รองลงมา ด้านการปฏิบัติงานเป็นไปตามภารกิจขององค์กร ด้านการปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร ด้านการบริหารปริมาณงานมีความเหมาะสม และที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ด้านการได้ปริมาณงานที่เหมาะสมตามที่กำหนดในแผนงาน (ค่าเฉลี่ย 4.44,4.40,4.40,4.34 และ 4.34) ตามลำดับ

2.4 การเพิ่มประสิทธิภาพด้านค่าใช้จ่าย ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายปัจจัยย่อย พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการใช้งบประมาณที่เกี่ยวกับการควบคุมทางศุลกากรมีคุณภาพได้มาตรฐาน รองลงมา ด้านการใช้ทรัพยากรบุคคลทำงานได้เต็มศักยภาพ ด้านการใช้งบประมาณในการควบคุมศุลกากรเหมาะสมกับงาน ด้านผลงานในด้านการควบคุมทางศุลกากรคุ้มค่ากับงบประมาณ และที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด การใช้ทรัพยากรด้าน วัสดุ เทคโนโลยี ที่มีอยู่เกิดความสูญเสียน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ย (4.38 ,4.36,4.35,4.35 และ 4.33) ตามลำดับดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ภาพรวมการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรในแต่ละด้าน

| การเพิ่มประสิทธิภาพด้านเวลา | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|---|-----------|------|-----------|
| 1.การใช้เวลาในการดำเนินงานอย่างคุ้มค่า | 4.51 | .616 | มากที่สุด |
| 2.การปฏิบัติงานควบคุมทางศุลกากรที่ทันเวลา | 4.48 | .662 | มากที่สุด |
| 3.การบริหารเวลาที่เหมาะสมกับปริมาณงาน | 4.41 | .691 | มากที่สุด |

ตารางที่ 7 ภาพรวมการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรในแต่ละด้าน (ต่อ)

| การเพิ่มประสิทธิภาพด้านเวลา | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|--|-----------|------|-----------|
| 4.การการดำเนินงานให้สะดวก รวดเร็วขึ้น | 4.40 | .609 | มากที่สุด |
| 5.การลดระยะเวลาของขั้นตอนต่างๆในการควบคุมทางศุลกากร | 4.25 | .750 | มากที่สุด |
| รวม | 4.41 | .561 | มากที่สุด |
| การเพิ่มประสิทธิภาพด้านคุณภาพของงาน | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
| 1.การปฏิบัติงานด้านศุลกากรมีคุณภาพมากขึ้น | 4.51 | .597 | มากที่สุด |
| 2.การปฏิบัติงานด้านศุลกากรมีความราบรื่นในการดำเนินงาน โดยลดปัญหา อุปสรรคและความขัดแย้งน้อยที่สุด | 4.39 | .671 | มากที่สุด |
| 3.เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะต่างๆในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น | 4.37 | .685 | มากที่สุด |
| 4.บุคลากรมีความพอใจในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น | 4.34 | .703 | มากที่สุด |
| 5.การควบคุมทางศุลกากรมีความถูกต้องแม่นยำและเป็นไปตามมาตรฐาน | 4.31 | .712 | มากที่สุด |
| รวม | 4.38 | .540 | มากที่สุด |
| การเพิ่มประสิทธิภาพด้านปริมาณงาน | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
| 1.การปฏิบัติงานเป็นไปตามเป้าหมายขององค์กร | 4.44 | .623 | มากที่สุด |
| 2.การปฏิบัติงานเป็นไปตามภารกิจขององค์กร | 4.40 | .627 | มากที่สุด |
| 3.การปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร | 4.40 | .609 | มากที่สุด |
| 4.การบริหารปริมาณงานมีความเหมาะสม | 4.34 | .704 | มากที่สุด |
| 5.การได้ปริมาณงานที่เหมาะสมตามที่กำหนดในแผนงาน | 4.34 | .703 | มากที่สุด |
| รวม | 4.38 | .528 | มากที่สุด |

ตารางที่ 7 ภาพรวมการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรในแต่ละด้าน (ต่อ)

| การเพิ่มประสิทธิภาพด้านค่าใช้จ่าย (Costs) | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|--|-----------|------|-----------|
| 1.การใช้งบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทางศุลกากรมีคุณภาพได้มาตรฐาน | 4.38 | .633 | มากที่สุด |
| 2.การใช้ทรัพยากรบุคคลทำงานได้เต็มศักยภาพ | 4.36 | .673 | มากที่สุด |
| 3.การใช้งบประมาณในการควบคุมศุลกากรเหมาะสมกับงาน | 4.35 | .705 | มากที่สุด |
| 4.ผลงานในด้านการควบคุมทางศุลกากรคุ้มค่ากับงบประมาณ | 4.35 | .690 | มากที่สุด |
| 5.การใช้ทรัพยากรด้าน วัสดุ เทคโนโลยี ที่มีอยู่เกิดความสูญเสีย น้อยที่สุด | 4.33 | .702 | มากที่สุด |
| รวม | 4.35 | .567 | มากที่สุด |

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

3.1 สมมติฐานข้อที่ 1 ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านบุคลากร ด้านการประสานงาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านกฎหมายและระเบียบ มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

ผลการวิจัยโดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า มีตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปรจากจำนวนทั้งหมด 5 ตัวแปร ที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านบุคลากร โดยตัวแปรอิสระทั้ง 3 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันอธิบายความสัมพันธ์ของการบริหารจัดการองค์กร ได้ร้อยละ 52.10 และระหว่างตัวแปรอิสระทั้ง 3 ตัวแปรนี้มีความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) โดยรวมเรียงลำดับตามขนาดความสัมพันธ์จากมากไปน้อย ได้แก่ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านบุคลากร ตามลำดับ ส่วนตัวแปรที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ ที่ 0.05 มี 2 ตัวแปร ได้แก่ ด้านการประสานงานและด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง)

*มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

| ตัวแปร | Unstandardized Coefficients | | Beta | T | Sig. |
|---|-----------------------------|------|------|-------|------|
| | B | S.E. | | | |
| (Constant) | 1.270 | .361 | | 3.519 | .001 |
| ด้านกฎหมายและระเบียบ | .310 | .081 | .394 | 3.829 | .000 |
| ด้านสมรรถนะองค์กร | .255 | .093 | .260 | 2.732 | .008 |
| ด้านบุคลากร | .175 | .067 | .229 | 2.623 | .010 |
| R = .722 , R ² = .521 , S.E. _{est} = .343 | | | | | |

3.2 สมมุติฐานข้อที่ 2 ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านบุคลากร ด้านการประสานงาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านกฎหมายและระเบียบ มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

ผลการวิจัยโดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า มีตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปรจากจำนวนทั้งหมด 5 ตัวแปร ที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ด้านการประสานงาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านบุคลากร โดยตัวแปรอิสระทั้ง 3 ตัวแปรนี้สามารถร่วมกันอธิบายความสัมพันธ์ของการบริหารจัดการองค์กร ได้ร้อยละ 57.70 และระหว่างตัวแปรอิสระทั้ง 3 ตัวแปรนี้ มีความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) โดยรวมเรียงลำดับตามขนาดความสัมพันธ์จากมากไปน้อย ได้แก่ด้านการประสานงาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านบุคลากร ตามลำดับ ส่วนตัวแปรที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ ที่ 0.05 มี 2 ตัวแปร ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 การถดถอยพหุคูณระดับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ)

*มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

| ตัวแปร | Unstandardized Coefficients | | Beta | T | Sig. |
|---|-----------------------------|------|------|-------|------|
| | B | S.E. | | | |
| (Constant) | .957 | .326 | | 2.937 | .004 |
| ด้านการประสานงาน | .361 | .060 | .470 | 6.048 | .000 |
| ด้านกฎหมายและระเบียบ | .238 | .070 | .290 | 3.376 | .001 |
| ด้านบุคลากร | .195 | .079 | .219 | 2.483 | .015 |
| R = .760 , R ² = .577 , S.E. _{est} = .331 | | | | | |

การอภิปรายผล

1. การวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร พบว่า ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องจากการที่องค์กรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน และการจัดฝึกอบรมเสริมสร้างความรู้ให้ข้าราชการมีความรู้ความเชี่ยวชาญในงานที่ปฏิบัติ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงานนั้นจะช่วยลดขั้นตอนการดำเนินงานทำงานได้อย่างรวดเร็ว และใช้ทรัพยากรลดลง สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุนันท์ชัย ต้นพัฒนา (2561) และงานวิจัยของ ไพโรจน์ ศรีบุญนาถ (2561) ที่พบว่าปัจจัยที่ทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของข้าราชการกรมศุลกากรในการควบคุมทางศุลกากร คือ การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานในพื้นที่ และการจัดการฝึกอบรมเสริมสร้างความรู้ให้ข้าราชการมีความสามารถและมีความมั่นใจในการปฏิบัติงาน ตลอดจนการมีนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาปรับใช้ในการปฏิบัติงาน

2. ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรดอนเมือง ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านบุคลากร มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

จากการศึกษาพบว่า มีปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรดอนเมือง จำนวน 3 ปัจจัย จากจำนวน 5 ปัจจัย ที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านสมรรถนะองค์กร และด้านบุคลากร โดยปัจจัยองค์กรทั้ง 3 ปัจจัยนี้ สามารถร่วมกันอธิบายความสัมพันธ์ของการเพิ่ม

ประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร ได้ร้อยละ 52.10 และระหว่างปัจจัยองค์การทั้ง 3 ปัจจัยนี้ มีความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) โดยรวมเรียงลำดับตามขนาดความสัมพันธ์จากมากไปน้อย ได้ดังนี้

2.1 ด้านกฎหมายและระเบียบ สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ไพโรจน์ ศรีบุญนาท (2561) ที่พบว่า การมีระเบียบคู่มือปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการเป็นมาตรฐานส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของกองสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร

2.2 ด้านสมรรถนะองค์กร สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พิสิษฐ์ จอมบุญเรือง (2553) ที่ได้อธิบาย สมรรถนะด้านการจัดการมีอิทธิพลทางตรงต่อผลการดำเนินงาน ของ อบต. แสดงให้เห็นว่า หาก อบต. มีการจัดการเชิงยุทธศาสตร์ มีการจัดการทรัพยากร องค์การ และมีหลักธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงาน มากเท่าใด ก็จะส่งผลทำให้ อบต. มีผลการปฏิบัติงานดีมากขึ้นเท่านั้น

2.3 ด้านบุคลากร สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (ดอนเมือง) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสุนันท์ชัย ต้นพัฒนา (2561) ที่พบว่า การจัดการฝึกอบรมเสริมสร้างความรู้ให้ข้าราชการมีความสามารถและมีความมั่นใจในการปฏิบัติงาน มีกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง และแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับสถานการณ์ทำให้ข้าราชการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. ปัจจัยองค์การของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านบุคลากร ด้านการประสานงาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านกฎหมายและระเบียบ มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

จากการศึกษาพบว่า มีปัจจัยองค์การของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 3 ปัจจัย จากจำนวน 5 ปัจจัย ที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ด้านการประสานงาน ด้านกฎหมายและระเบียบ และด้านบุคลากร โดยปัจจัยองค์การทั้ง 3 ปัจจัยนี้ สามารถร่วมกันอธิบายความสัมพันธ์ของการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร ได้ร้อยละ 57.70 และระหว่างปัจจัยองค์การทั้ง 3 ปัจจัยนี้ มีความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) โดยรวมเรียงลำดับตามขนาดความสัมพันธ์จากมากไปน้อย

3.1 ด้านการประสานงานสามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของกรฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ์ (2563) ที่พบว่า การประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางด้านการข่าวกับหน่วยงานต่างๆ มีผลต่อการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดในสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

3.2 ด้านกฎหมายและระเบียบ สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของภิญโญ พรหมเสื่อ (2563) ที่พบว่า การมีกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ กระบวนงาน และคู่มือการปฏิบัติงานที่ชัดเจนและครบถ้วน ให้บุคลากรดำเนินการรวมทั้งเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน

3.3 ด้านบุคลากร สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร (สุวรรณภูมิ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของภิญโญ พรหมเสื่อ (2563) ที่พบว่า การมอบหมายพนักงานเจ้าหน้าที่รับผิดชอบสำนวนคดีตรงตามตำแหน่งและมีความรู้ความสามารถในการสำนวนคดี โดยมีการมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมาย มีหัวหน้างานในการตรวจงาน มีสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจน โดยพนักงานเจ้าหน้าที่มีการดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะทำให้ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า ปัจจัยองค์กรของสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมืองและสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ด้านสมรรถนะองค์กร ด้านบุคลากร ด้านการประสานงาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านกฎหมายและระเบียบ ที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร โดยรวมอยู่ระดับมากที่สุด ยกเว้น ปัจจัยด้านบุคลากร อยู่ระดับมาก ปัจจัยด้านบุคลากร มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด และพิจารณารายข้อ พบว่า ประเด็นบุคลากรของหน่วยงาน ได้แก่ จำนวนเจ้าหน้าที่มีเพียงพอสอดคล้องกับปริมาณงานการควบคุมทางศุลกากร มี ค่าเฉลี่ยน้อยสุด ดังนั้น ควรมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านการควบคุมทางศุลกากร มีเพียงพอสอดคล้องกับปริมาณงานการควบคุมทางศุลกากร ดังนี้

1. ควรจัดอัตรากำลังทางด้านบุคลากรของกรมศุลกากร ให้มาปฏิบัติงานในการควบคุมทางด้านศุลกากรเพิ่มมากขึ้น
2. ควรส่งเสริมให้ใช้เทคโนโลยีเพื่อที่จะทดแทนกำลังทางด้านศุลกากรเพิ่มมากขึ้น ยกตัวอย่าง เช่น การใช้เทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพมาวิเคราะห์ข้อมูลผู้ที่เกี่ยวข้องจะทำความผิดทางศุลกากร

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ในการวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาตัวแปรต้นปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร เพื่อที่จะทราบว่าปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรของสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานศุลกากรดอนเมือง

เอกสารอ้างอิง

- นลพรรณ บุญฤทธิ์. (2558). *ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของบุคลากรองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- พรรณนิดา คำนา. (2562). *ปัจจัยเอื้อต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของพนักงานสายสนับสนุนมหาวิทยาลัยศิลปากร*. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- พฤติสิทธิ์ อุทุม. (2559). *ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของข้าราชการองค์การบริหารส่วนจังหวัดสระแก้ว*. สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ไพโรจน์ ศรีบุญนาถ (2561). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของกองสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร*. บทความการค้นคว้าอิสระ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ภิญโญ พรหมเสื่อ (2563). *ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านคดีของสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน:กรณีศึกษาพนักงานเจ้าหน้าที่กองคดีสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน*. บทความการค้นคว้าอิสระ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ์. (2563). *การนำมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ: กรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ*. บทความการค้นคว้าอิสระ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุนันท์ชัย ต้นพัฒนา. (2561). *ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของข้าราชการกรมศุลกากร กรณีศึกษาส่วนบริการศุลกากร 1 สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ*. บทความการค้นคว้าอิสระ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อรรถนรินทร์ ฅ ไพรี. (2556). *ปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำยาเสพติดเข้าประเทศของเจ้าหน้าที่ศุลกากร สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล.