

การบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร
กรณีศึกษา สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*
Management of the Prevention and Suppressing Customs Violation
A Case Study of Suvarnabhumi Airport Cargo Clearance Customs Bureau

นางสาวนภาพร ทองมีเพชร**

Miss Nawaporn Tongmeepetch

nawaporn.tongmeepetch@gmail.com

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการบริหารงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร (2) ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ใช้การวิจัยเชิงปริมาณจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร 195 กลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า (1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อการบริหารงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ด้านการวางแผนที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และปัจจัยตำแหน่งงานที่แตกต่างกันมีผลต่อการบริหารจัดการงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ด้านการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ปัจจัยระยะเวลาในการทำงานไม่มีผลต่อการบริหารจัดการงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร (2) การบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ประกอบด้วย ด้านการจัดองค์การ รองลงมาได้แก่ ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ด้านการวางแผน (3) ปัญหาและอุปสรรค ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ลำดับแรก ได้แก่ การโยกย้ายบ่อยทำให้การทำงานไม่ต่อเนื่องเกิดความล่าช้าในการถ่ายเทงาน รองลงมา คือ การสอนงานบุคลากรใหม่ยังไม่ดีพอทำให้บุคลากรใหม่ขาดการตัดสินใจในงานที่ดี และบุคลากรมีเวลาพักผ่อนที่เพียงพอส่งผลกระทบต่อสุขภาพและมีเวลาอยู่กับครอบครัวอย่างจำกัด ตามลำดับ

คำสำคัญ : การบริหารจัดการ; งานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร; สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Keywords : Management; Prevention and Suppressing Customs Violation; Suvarnabhumi Airport Cargo Clearance Customs Bureau

*บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่องการบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร
กรณีศึกษา สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

**นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

บทนำ

การค้าระหว่างประเทศทั้งการส่งออกและการนำเข้า มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกและของประเทศ โดยมูลค่าทางการค้าซึ่งประกอบด้วยมูลค่านำเข้าและส่งออกของประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง โดยในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา ประเทศไทยมีมูลค่าทางการค้ารวม 1.8 ล้านบาท แบ่งออกเป็นมูลค่าการออกสูงสุดเป็นประวัติการณ์ 992,313 ล้านบาท จากทองคำ สินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ (ฮาร์ดดิสก์ วงจรรวมฯ) และกลุ่มยานยนต์และส่วนประกอบขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 13 ที่ร้อยละ 28.7 และมูลค่านำเข้าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 887,353 ล้านบาทขยายตัวร้อยละ 26.8 สินค้าหลักขยายตัวสูง ได้แก่ กลุ่มเชื้อเพลิง (น้ำมันดิบ และก๊าซธรรมชาติ) (ฐานเศรษฐกิจ, 2565) โดยกรมศุลกากรเป็นองค์การภาครัฐ สังกัดกระทรวงการคลัง มีหน้าที่ดูแลจัดการด้านการค้าระหว่างประเทศ เปรียบเสมือนประตูสำคัญที่จะนำพาการพัฒนาและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ บทบาทที่ผ่านมาของกรมศุลกากรกล่าวได้ว่ามุ่งเน้นในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจการในภาครัฐ ที่จะช่วยในการส่งเสริมสินค้าส่งออก และจัดการสินค้านำเข้า โดยเฉพาะการควบคุมจัดเก็บภาษีศุลกากรสินค้านำเข้า ตลอดจนการดูแลกิจกรรมต่อเนื่องจากการมีสินค้า ที่ผ่านเข้า-ออกประเทศ และเป็นหน้าด่านหลักในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบและหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร และการฉ้อฉลทางการค้า

ปัจจุบันการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ และได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในประเทศต่าง ๆ เพราะเป็นบริการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เหมาะกับการขนส่งสินค้าประเภทที่สูญเสียบางอย่าง หรือสินค้าต้องการความรวดเร็วในการใช้งาน ซึ่งการขนส่งประเภทนี้ทำให้ธุรกิจสามารถขยายตัวได้รวดเร็วทั้งในและต่างประเทศ แต่มีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก และมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งระบบ ทั้งนี้ การขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ท่าอากาศยานเท่านั้น โดยประเทศไทยมีระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่ทันสมัยและครอบคลุมเป็นอันดับต้น ๆ ของเอเชีย กล่าวคือมีทั้งสายการบินภายในประเทศและสายการบินนานาชาติที่ให้บริการ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Flight) และการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ (Cargo/Freight and Mail) (pattarawan sareeyung , 2017) ซึ่งภายในท่าอากาศยานจะมีสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า เพื่อจัดเก็บภาษีอากรจากการนำสินค้าเข้าและการส่งออกสินค้า และการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากร

สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินหลักในการรองรับกิจกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และคาดการณ์ว่าในอนาคตอันใกล้นี้ จะมีผู้มาใช้บริการเกินขีดความสามารถที่จะรองรับได้ กรมศุลกากรจึงได้แบ่ง สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ ออกเป็น 2 สำนัก ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลังพ.ศ. 2562 โดยแบ่งเป็น สำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้านำเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้านำเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นส่วนราชการของกรมศุลกากรที่รองรับปริมาณงานที่เกิดจากความเจริญเติบโตของปริมาณสินค้านำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่น การคืนอากรทั่วไป การควบคุมสินค้าและการตรวจปล่อยสินค้าที่

นำเข้าหรือส่งออก สินค้าถ่ายลำทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกเหนือจากสินค้าที่ผู้โดยสารนำมาพร้อมกับตน รวมทั้งการควบคุมคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ไม่รวมถึงคลังทัณฑ์บน ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2565) เพื่อให้การปฏิบัติงานของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถตอบโจทยวิสัยทัศน์พันธกิจและยุทธศาสตร์ของกรมศุลกากร จึงได้มีการปรับปรุงพัฒนาหน่วยงาน พัฒนาระบบงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติ การบริหารงานจัดการภาครัฐใหม่ที่มีความทันสมัยเหมาะสมกับปัจจุบัน การนำเครื่องมือเทคโนโลยีเครือข่ายคอมพิวเตอร์ระบบงานต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการปฏิบัติงานมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรใช้ในการสืบสวน หาข้อมูลในการป้องกันและการกระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อที่จะนำมาเป็นข้อมูลในการปฏิบัติงานทางด้านงานป้องกันและการปราบปรามในการกระทำความผิด

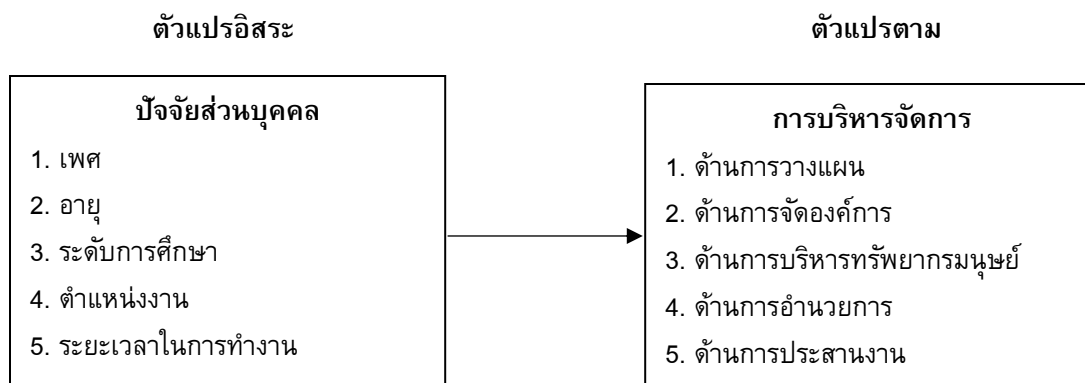
ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมุ่งศึกษา “การบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ตั้งแต่เดือนมิถุนายน – กรกฎาคม 2565

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการบริหารงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

กรอบแนวคิดในการวิจัย



สมมติฐานการวิจัย

1. เจ้าหน้าที่บุคลากรของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลที่ต่างกันอย่างหนึ่ง ส่งผลต่อการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่างกัน

1.1 ปัจจัยด้านเพศ มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

1.2 ปัจจัยด้านอายุ มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

1.3 ปัจจัยด้านระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

1.4 ปัจจัยด้านตำแหน่งงาน มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

1.5 ปัจจัยด้านระยะเวลาในการทำงาน มีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามแบบประเมินค่า (Rating Scale) จากประชากร คือ บุคลากรของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 367 คน และใช้กลุ่มตัวอย่าง จากการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรทาโร ยามาเน (Taro Yamane, 1973 : 1088) อ้างถึงใน ธาณินทร์ ศิลป์จารุ, 2549, หน้า 47) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยใช้ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม 5% ใช้สูตร ดังนี้

$$N = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มตัวอย่างโดยกำหนดเป็น .05

สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้เมื่อแทนค่า

$$n = \frac{367}{1 + 367 (0.05)^2}$$

$$n = 191.40$$

จากผลการคำนวณ จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 191.40 คน หมายถึง ต้องใช้ขนาดตัวอย่างอย่างน้อย 191 คน จึงจะสามารถประมาณค่าร้อยละโดยมีความผิดพลาดไม่เกินร้อยละ 5 ที่ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 อย่างไรก็ดี เพื่อความสะดวกในการประเมินผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยจึงใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 195 ตัวอย่าง ซึ่งถือได้ว่าผ่านเกณฑ์ตามที่เงื่อนไขกำหนด คือไม่น้อยกว่า 191 ตัวอย่าง

ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 50.80 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.50 ระดับการศึกษาปริญญา คิดเป็นร้อยละ 55.85 มีตำแหน่งงานในระดับปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 40.50 และปฏิบัติงานมาในระยะเวลามากกว่า 6 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 37.85

สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ซึ่งได้แก่ ค่าร้อยละค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยค่าเฉลี่ยในการแปลผล จำนวนโดยใช้สูตรการคำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้นจำนวน 5 ชั้น แต่ละชั้นมีความกว้าง คือ 0.80 ดังนั้นเกณฑ์เฉลี่ยแต่ละระดับกำหนด (เฉลิมพล ศรีหงส์, 2564) ได้ดังนี้

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

2) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ซึ่งได้แก่ การวิเคราะห์สมมติฐาน ใช้สถิติการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปร 2 ตัว (Independent-Samples t-test) และจะใช้สถิติการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรมากกว่า 2 ตัว ด้วยการใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way ANOVA) โดยจะยอมรับสมมติฐาน ก็ต่อเมื่อค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ มีค่าน้อย กว่า 0.05 จากนั้นจึงนำไปวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ด้วยวิธี Least Significant Difference (LSD)

ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

ผลการวิจัย

1. การบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

ผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 โดยความสำคัญลำดับแรก คือ ด้านการจัดองค์การ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.92 รองลงมาได้แก่ ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ด้านการวางแผน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 ด้านการอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.85 และด้านการประสานงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 ตามลำดับ รายละเอียดตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ภาพรวมการบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

การบริหารจัดการ	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านการวางแผน	3.86	0.667	มาก
ด้านการจัดองค์การ	3.92	0.680	มาก
ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์	3.90	0.731	มาก
ด้านการอำนวยความสะดวก	3.85	0.633	มาก
ด้านการประสานงาน	3.83	0.815	มาก
รวม	3.88	0.420	มาก

2. ปัญหาและอุปสรรค ด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

ผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวมผู้ตอบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 โดยความสำคัญลำดับแรก คือ ประเด็นมีการโยกย้ายบ่อยทำให้การทำงานไม่ต่อเนื่อง เกิดความล่าช้าในการถ่ายเทงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 รองลงมา ประเด็นการสอนงานบุคลากรใหม่ยังไม่ดีพอ ทำให้บุคลากรใหม่ขาดการตัดสินใจในงานที่ดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 ลำดับถัดมา ประเด็นบุคลากรไม่มีเวลาพักผ่อนที่เพียงพอ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และมีเวลาอยู่กับครอบครัวอย่างจำกัด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ลำดับถัดมา ประเด็นการมีผู้บังคับบัญชาหลายคน แต่ละคนสั่งการไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 ลำดับถัดมา ประเด็นการเบิกจ่ายงบประมาณ มีหลายขั้นตอน ทำให้เกิดความล่าช้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.62 และประเด็นขาดงบประมาณในการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ที่จะสนับสนุนการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.52 ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ภาพรวมปัญหาและอุปสรรคด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร

ปัญหาและอุปสรรค	\bar{X}	SD	แปลผล
1. มีผู้บังคับบัญชาหลายคน แต่ละคนสั่งการไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน	3.65	0.898	มาก
2. มีการโยกย้ายบ่อยทำให้การทำงานไม่ต่อเนื่อง เกิดความล่าช้าในการถ่ายเทงาน	3.87	0.952	มาก
3. การสอนงานบุคลากรใหม่ยังไม่ดีพอ ทำให้บุคลากรใหม่ขาดการตัดสินใจในงานที่ดี	3.86	0.940	มาก
4. การเบิกจ่ายงบประมาณมีหลายขั้นตอน ทำให้เกิดความล่าช้า	3.62	0.984	มาก
5. การขาดงบประมาณในการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ที่จะสนับสนุนการปฏิบัติงาน	3.52	0.949	มาก
6. บุคลากรไม่มีเวลาพักผ่อนที่เพียงพอ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และมีเวลาอยู่กับครอบครัวอย่างจำกัด	3.73	0.938	มาก
รวม	3.71	0.569	มาก

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย เจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการบริหารจัดการงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของการบริหารจัดการงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร พบว่า บุคลากรที่มีเพศที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ด้านการวางแผน ของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.050)

ตารางที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน บุคลากรที่มีเพศที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการวางแผน

เพศ	จำนวน	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ชาย	99	3.94	0.611	1.941	0.050*
หญิง	96	3.76	0.711		
รวม	195				

ในขณะที่ บุคลากรที่มีอายุที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการบริหารจัดการงานป้องกันและปราบปราม การกระทำผิดทางศุลกากร ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ และด้านการอำนวยความสะดวก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.035, 0.02 และ 0.47 ตามลำดับ) รายละเอียดตามตารางที่ 4 – 6

ตารางที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน บุคลากรที่มีอายุที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการวางแผน

อายุ	จำนวน	\bar{X}	S.D.	F	Sig.
อายุ 21 - 30 ปี	37	3.94	0.484	2.935	0.035*
อายุ 31 - 40 ปี	77	3.98	0.699		
อายุ 41 - 50 ปี	52	3.72	0.726		
อายุ 51 - 60 ปี	29	3.65	0.596		
รวม	195	3.85	0.667		

ตารางที่ 5 การทดสอบสมมติฐาน บุคลากรที่มีอายุที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการจัดการองค์การ

อายุ	จำนวน	\bar{X}	S.D.	F	Sig.
อายุ 21 - 30 ปี	37	4.05	0.571	3.280	0.022*
อายุ 31 - 40 ปี	77	3.84	0.682		
อายุ 41 - 50 ปี	52	4.10	0.731		
อายุ 51 - 60 ปี	29	3.70	0.623		
รวม	195	3.92	0.680		

ตารางที่ 6 การทดสอบสมมติฐาน บุคลากรที่มีอายุที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการอำนวยความสะดวก

อายุ	จำนวน	\bar{X}	S.D.	F	Sig.
อายุ 21 - 30 ปี	37	4.00	0.642	2.700	0.047*
อายุ 31 - 40 ปี	77	3.71	0.656		
อายุ 41 - 50 ปี	52	3.97	0.600		
อายุ 51 - 60 ปี	29	3.84	0.557		
รวม	195	3.85	0.633		

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันส่งผลด้านการวางแผน และด้านการประสานงาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.019 และ 0.011 ตามลำดับ) รายละเอียดตามตารางที่ 7 - 8

ตารางที่ 7 การทดสอบสมมติฐาน ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการวางแผน

ระดับการศึกษา	จำนวน	\bar{X}	S.D.	F	Sig.
ต่ำกว่าปริญญาตรี	32	4.09	0.679	4.034	0.019*
ปริญญาตรี	109	3.87	0.602		
สูงกว่าปริญญาตรี	54	3.68	0.742		
รวม	195	3.85	0.666		

ตารางที่ 8 การทดสอบสมมติฐาน ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการประสานงาน

ระดับการศึกษา	จำนวน	\bar{X}	S.D.	F	Sig.
ต่ำกว่าปริญญาตรี	32	3.47	0.767	4.572	0.011*
ปริญญาตรี	109	3.95	0.753		
สูงกว่าปริญญาตรี	54	3.92	0.907		
รวม	195	3.86	0.815		

บุคลากรที่มีตำแหน่งงานที่แตกต่างกัน ส่งผลในด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.004) รายละเอียดตามตารางที่ 9

ตารางที่ 9 การทดสอบสมมติฐาน บุคลากรที่มีตำแหน่งงานที่แตกต่างกัน ส่งผลด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์

ตำแหน่งงาน	จำนวน	\bar{X}	S.D.	F	Sig.
ระดับปฏิบัติงาน	79	3.94	0.670	5.64	0.004*
ระดับชำนาญงาน	76	3.91	0.683		
ระดับสูงกว่าชำนาญงาน	40	3.91	0.708		
รวม	195	3.92	0.680		

และลำดับสุดท้าย ระยะเวลาทำงานที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ด้านการอำนวยความสะดวก และด้านการประสานงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบความแตกต่างของการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

การบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร	P-Value	ผลการทดสอบ
เพศ		
ด้านการวางแผน	0.050*	ยอมรับ
ด้านการจัดองค์การ	0.164	ปฏิเสธ
ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์	0.181	ปฏิเสธ
ด้านการอำนวยการ	0.070	ปฏิเสธ
ด้านการประสานงาน	0.230	ปฏิเสธ
อายุ		
ด้านการวางแผน	0.035*	ยอมรับ
ด้านการจัดองค์การ	0.020*	ยอมรับ
ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์	0.454	ปฏิเสธ
ด้านการอำนวยการ	0.047*	ยอมรับ
ด้านการประสานงาน	0.261	ปฏิเสธ
ระดับการศึกษา		
ด้านการวางแผน	0.019*	ยอมรับ
ด้านการจัดองค์การ	0.731	ปฏิเสธ
ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์	0.823	ปฏิเสธ
ด้านการอำนวยการ	0.682	ปฏิเสธ
ด้านการประสานงาน	0.011*	ยอมรับ
ตำแหน่งงาน		
ด้านการวางแผน	0.774	ปฏิเสธ
ด้านการจัดองค์การ	0.961	ปฏิเสธ
ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์	0.004*	ยอมรับ
ด้านการอำนวยการ	0.706	ปฏิเสธ
ด้านการประสานงาน	0.927	ปฏิเสธ

ตารางที่ 10 (ต่อ)

การบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปราม การกระทำผิดทางศุลกากร	P-Value	ผลการทดสอบ
ระยะเวลาทำงาน		
ด้านการวางแผน	0.096	ปฏิเสธ
ด้านการจัดองค์การ	0.451	ปฏิเสธ
ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์	0.498	ปฏิเสธ
ด้านการอำนวยการ	0.335	ปฏิเสธ
ด้านการประสานงาน	0.239	ปฏิเสธ

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การอภิปรายผล

จากการวิเคราะห์สามารถอภิปรายผลโดยแยกจากประเด็นการวิจัยได้ ดังนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลต่อความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร พบว่าเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรที่มีเพศอายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับอดุลย์ กองสัมพันธ์ (2557) พบว่า เพศ อายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับการบริหารจัดการแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การบริหารจัดการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยความสำคัญลำดับแรก คือ ด้านการจัดองค์การ รองลงมา ด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ด้านการวางแผน ด้านการอำนวยการ และด้านการประสานงาน สอดคล้องกับแนวคิดของ Henri Fayol (1964 อ้างถึงใน ชลิดา ศรีมณี, 2563 หน้า 23-25) ที่เสนอองค์ประกอบของการบริหารจัดการ 5 ประการ ประกอบด้วย 1. การวางแผน (planning) ซึ่งได้แก่ การกำหนดภาพในอนาคตที่องค์การ ต้องการจะบรรลุและวิธีการในการดำเนินการให้ประสบผล การวางแผนจะต้องมีลักษณะที่สำคัญ คือ มีความเป็นเอกภาพ (unity) มีความต่อเนื่อง (continuity) มีลักษณะยืดหยุ่น (flexible) และมีความ กระชับและชัดเจน (precision) การวางแผนจะมีความเกี่ยวข้องกับการคาดการณ์อนาคตขององค์การ 2. การจัดรูปงานหรือการจัดองค์การ (organizing) องค์การประกอบในเรื่องการจัด องค์การเป็นการพิจารณาแบ่งงานภายในหน่วยงานว่าใครควรทำอะไรในองค์การ ควรจะประกอบด้วยหน่วยงานย่อยมากน้อยเพียงใด และแต่ละหน่วยงานย่อยควรจะทำหน้าที่ใดจึงจะทำให้งานในองค์การบรรลุผล 3.การสั่งการ (Command) ได้แก่ การกำหนดหรือการมอบหมายให้ผู้ปฏิบัติงาน ดำเนินการตามที่ต้องการได้ ผู้ที่สั่งการจะต้องมีความรู้ในเรื่องของตน สามารถจัดการหรือจัดผู้ที่มีความสามารถออกไป

จากองค์การได้ สามารถยกตัวอย่างที่เห็นชัด สามารถสรุปการทำงานที่ผ่าน มาได้ และไม่หมกมุ่นอยู่กับรายละเอียดมากนัก มีความสามารถในการเชื่อมโยงงานและบุคคลเข้าด้วยกัน 4. การประสานงาน (co-ordination) เป็นการสร้างความกลมกลืนในการปฏิบัติงานขององค์การให้ทุกส่วนในองค์การทำงานเชื่อมโยงกันเพื่อให้เกิดเป้าหมายตามที่ต้องการ โดยการเชื่อมกิจกรรมต่าง ๆ ในองค์การเข้าด้วยกันเป็นการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในองค์การ 5. การควบคุม (Control) ได้แก่ การตรวจสอบการดำเนินการขององค์การให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ การควบคุมจะเป็นหน้าที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับการวางแผนอย่างชัดเจน การควบคุมจะมุ่งพิจารณาถึงข้อผิดพลาดและจุดอ่อนที่เกิดขึ้นเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปรับปรุง

ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยขอเสนอประเด็น ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- 1) ควรมีการบริหารจัดการงานที่มีขั้นตอนรวดเร็ว ไม่ยุ่งยาก เพื่อทันกับพฤติกรรมของผู้กระทำ ความผิด เปิดโอกาสให้บุคลากรได้แสดงความรู้ความสามารถที่ถนัด
- 2) เมื่อบุคลากรไม่เพียงพอ ควรรับบุคลากรเข้ามาเพิ่มโดยต้องเป็นบุคลากรที่พร้อมจะพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร รวมทั้งเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และเป็นบุคลากรที่จะเรียนรู้งาน ใฝ่รู้ เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านงาน ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากรต่อไป
- 3) การบังคับบัญชาควรให้เป็นเอกเทศ ควรมีผู้บังคับบัญชาสั่งงานน้อยคนที่สุด เพื่อลดความสับสน ในการรับคำสั่งเพื่อนำไปปฏิบัติงาน
- 4) จัดทำคู่มือสำหรับการทำงาน รวมทั้งจัดฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับระบบและวิธีการทำงานด้านงาน ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร ให้แก่บุคลากร

2. ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) เนื่องจากการศึกษาเป็นการศึกษาการบริหารจัดการด้านงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางศุลกากร กรณีศึกษา สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงควรมีการวิจัยในกรณีศึกษาอื่นซึ่งควรเป็นในหน่วยงานอื่น เพื่อเปรียบเทียบข้อค้นพบที่ได้ว่ามีความสอดคล้องหรือแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด
- 2) เนื่องจากการศึกษาเป็นการศึกษาประเภทการวิจัยเชิงปริมาณ จึงควรมีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อความเข้าใจที่ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- ชลิตา ศรมณี. (2563). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนวิชาขอบข่ายและแนวคิดเชิงทฤษฎีรัฐประศาสนศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
- เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2564). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนวิชาระเบียบวิธีวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- ฐานเศรษฐกิจ. (2564). ส่งออกไทยเดือน มี.ค.พุ่ง 2.8 หมื่นล้านดอลลาร์ สูงสุดรอบ 30 ปี. สืบค้นจาก <https://www.thansettakij.com/economy/522654>
- สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. (2565). ประวัติสำนักงาน. สืบค้นจาก <http://suvarnabhumiCargo.customs.go.th>
- อดุลย์ กองสัมฤทธิ์. (2557). การบริหารจัดการที่ส่งผลต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของพนักงาน : กรณีศึกษา องค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
- Henri Fayol. (1964). *General and Industrial Management*. London: Pittman and Sons.
- Pattarawan Sareeyung. (2017). การคมนาคมการขนส่ง. สืบค้นจาก <https://sites.google.com/site/pattarawannnnnnn/kar-khmnakhm>
- Taro Yamane. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis*. 3rdEd. NewYork. Harper and Row Publications.