

## อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)

โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD)

### ๑. ความเป็นมา

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) เป็นสถาบันระดับโลกที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ทั่วโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว มีการประกาศผลการจัดอันดับในเดือนพฤษภาคมของทุกปี

### ๒. เกณฑ์การประเมิน

IMD ประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศทุกปี โดยเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว ประกอบด้วย ๔ กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย ๕ กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด ๓๔๐ เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

### ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี ๒๕๖๑

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	กลุ่มย่อย (Sub-Factor)	เกณฑ์ชี้วัด
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	กลุ่มย่อยที่ ๑.๑ : เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๒ : การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)	๒๖ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๓ : การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment)	๑๗ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๔ : การจ้างงาน (Employment)	๘ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๕ : ราคาสินค้า (Prices)	๖ เกณฑ์ชี้วัด
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๒.๑ : ฐานะการคลัง (Public Finance)	๑๒ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๒ : นโยบายการคลัง (Finance Policy)	๑๓ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๓ : โครงสร้างเชิงสถาบัน (Institutional Framework)	๑๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎหมายและกฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : โครงสร้างทางสังคม (Social Framework)	๑๔ เกณฑ์ชี้วัด
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๓.๑ : ผลิตภาพและประสิทธิภาพทางธุรกิจ (Productivity & Efficiency)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๒ : ตลาดแรงงาน (Labor Market)	๒๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๓ : การเงิน (Finance)	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๔ : การบริหารจัดการ (Management Practices)	๑๑ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๕ : ทัศนคติและค่านิยม (Attitudes and Values)	๘ เกณฑ์ชี้วัด
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ : โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)*	๒๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๒ : โครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๓ : โครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๔ : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๕ : การศึกษา (Education)	๑๘ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		๓๔๐ เกณฑ์ชี้วัด

\*หมายเหตุ: มีเกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๕ เกณฑ์ชี้วัด จาก ๒๔ เกณฑ์ชี้วัด



รูปที่ ๑ เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

๓. ที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่

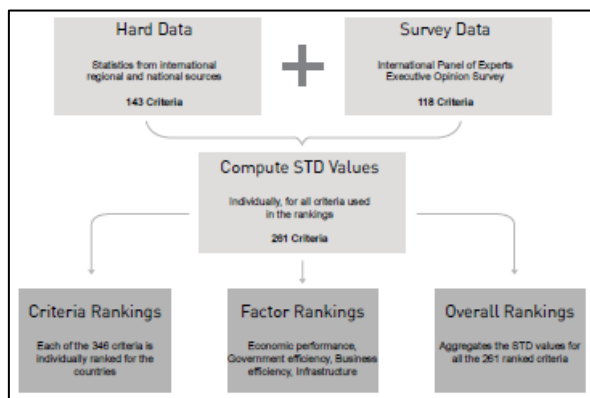
๓.๑ ข้อมูลหตุยภูมิ (Hard Data) สัดส่วน ๒ ใน ๓

ข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World bank) องค์กรการค้าโลก (WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้นๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) แบ่งข้อมูลเป็น ๒ ประเภท คือ

- **Hard Data** เป็นข้อมูลใช้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับเกณฑ์ชี้วัด (Criteria Ranking) และระดับภาพรวมเปรียบเทียบทุกประเทศ (Overall Ranking)
- **Background data** เป็นข้อมูลพื้นฐานพิจารณาเบื้องต้น และใช้จัดอันดับในระดับเกณฑ์ชี้วัดเท่านั้น

๓.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ (Soft Data) สัดส่วน ๑ ใน ๓

เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive opinion survey: EOS) ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับกลางถึงระดับสูง ทั้ง ๖๓ ประเทศ

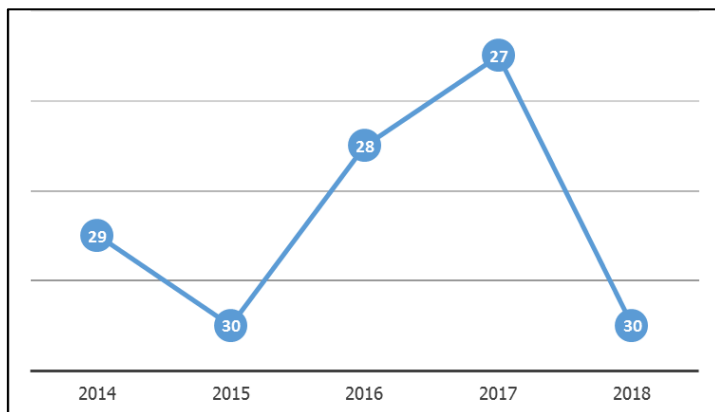


รูปที่ ๒ ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

## ๔. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม ปี ๒๕๖๑ (The Global Competitiveness Index ๒๐๑๘ Ranking)

### ๔.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)

ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๓๐ จาก ๖๓ เขตเศรษฐกิจ ลดลงจากปี ๒๕๖๐ จำนวน ๓ อันดับ (ปี ๒๕๖๐ อยู่ในอันดับที่ ๒๗) ดังแสดงในรูปที่ ๓



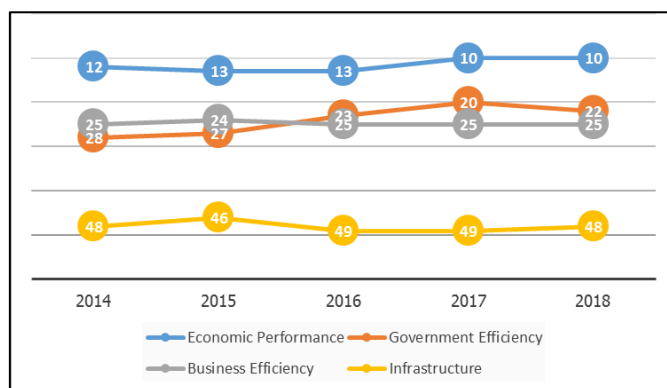
รูปที่ ๓ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก มีผลการจัดอันดับ ดังนี้

### ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	เพิ่มขึ้น/ลดลง
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๑๐	๑๐	ไม่เปลี่ยนแปลง
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๒๐	๒๒	ลดลง ๒ อันดับ
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๕	๒๕	ไม่เปลี่ยนแปลง
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๙	๔๘	เพิ่มขึ้น ๑ อันดับ (ดีขึ้น)
<b>ภาพรวม (Overall Performance)</b>	<b>๒๗</b>	<b>๓๐</b>	<b>ลดลง ๓ อันดับ</b>

โดยพบว่าปี ๒๕๖๑ ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมลดลง ๓ อันดับ เนื่องจากปัจจัยกลุ่มหลักที่ ๒ ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) ลดลง ๒ อันดับ ในขณะที่ปัจจัยกลุ่มหลักที่ ๔ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มีอันดับดีขึ้น ๑ อันดับ โดยประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลักย้อนหลัง ๕ ปี แสดงในรูปที่ ๔



รูปที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

### ๔.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจุบันคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ประจำปี ๒๕๖๑

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔: โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๔ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๕ เกณฑ์ชี้วัด โดยประเทศไทยมีอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๑ อยู่ในอันดับที่ ๓๑ ดีขึ้น ๓ อันดับจากปี ๒๕๖๐ (อันดับที่ ๓๔) ดังแสดงในตารางที่ ๓ ตารางที่ ๓ ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ IMD

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ IMD

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	
<b>โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)</b> ↑	๒๘	๓๐	๓๕	๓๔	๓๑	
<b>โครงข่ายทางถนน (Roads)</b> ↑ ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๗	๔๗	๒๖	๒๖	๑๙	
ที่มาข้อมูล: Hard Data สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา						
<b>โครงข่ายทางราง (Railroads)</b> → ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๓	๔๓	๔๒	๔๒	๔๒	
ที่มาข้อมูล: Hard Data สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางราง เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา						
<b>การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)</b> → จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก	๒๐	๒๐	๒๐	๑๙	๑๙	
ที่มา: International Civil Aviation Organization (ICAO) Number of passengers carried by main companies, thousands.						
<b>คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)</b> ↓ คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	๒๙	๓๖	๓๖	๓๓	๓๔	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Quality of air transportation encourages business development.						
<b>การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)</b> ↑ การขนส่งทางน้ำ (อ่าว คลอง ฯลฯ) ช่วยเติมเต็มความต้องการของธุรกิจ	๔๐	๓๘	๔๓	๔๔	๔๓	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Water transportation (harbors, canals, etc.) meet business requirements.						
<b>การจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Management)</b> → ช่วยสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจ	๔๔	๔๑	๔๗	๔๗	-	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Support business development.						

โดยพบว่าโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปมีอันดับดีขึ้น เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) มีอันดับดีขึ้น ๗ อันดับ (อันดับที่ ๑๙ ปี ๒๕๖๑ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๒๖ ในปี ๒๕๖๐) และเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) มีอันดับดีขึ้น ๑ อันดับ (อันดับที่ ๔๓ ปี ๒๕๖๑ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๔๔ ในปี ๒๕๖๐) เนื่องจาก สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางปี ๒๕๖๑ ที่เป็นปัจจุบัน และนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำส่ง IMD มาอย่างต่อเนื่อง

## ๕. การพัฒนาผลประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

IMD ได้ประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพิจารณาจากข้อมูล ๒ ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทฤษฎีภูมิ: Hard Data) และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็น (EOS) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ดังนี้

### ๕.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทฤษฎีภูมิ: Hard Data)

กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรให้เป็นปัจจุบัน ซึ่ง IMD ใช้ข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ความหนาแน่นทางถนน (Density of the roads network) และความหนาแน่นทางราง (Density of the railroads network) ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางรางให้เป็นปัจจุบันทุกปี และจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐาน (สนข. รวบรวมข้อมูลสถานะระยะทางถนนล่าสุด: มีนาคม ๒๕๖๑)

### ๕.๒ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ)

IMD ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูง (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศเป็นส่วนสำคัญ กระทรวงคมนาคมจึงควรดำเนินการดังนี้

๕.๒.๑ เร่งรัดการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน โดยการกระตุ้นให้เกิดโครงการ/แผนงาน/มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงทางน้ำ พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้รองรับประตูการค้าหลักของประเทศ การบริหารจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีบุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง เป็นต้น

๕.๒.๒ สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ รวมทั้งเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ และการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) โดยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและหลากหลายเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความตระหนักและรับรู้ร่วมกันต่อไป

---

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร  
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พฤษภาคม ๒๕๖๑