

ผลการเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)
โดยสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

๑. ความเป็นมา

สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) ได้ประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยที่ผ่านมามีใช้เกณฑ์ประเมินความสามารถในการแข่งขัน (Global Competitive Index: GCI) ซึ่งในปี ๒๕๖๐ ได้เริ่มใช้เกณฑ์การประเมินอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ๔.๐ (Global Competitiveness Index ๔.๐: GCI ๔.๐) เพื่อทดแทนเกณฑ์ GCI โดยจะเปลี่ยนไปใช้เกณฑ์ GCI ๔.๐ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑ เป็นต้นไป มีการประกาศผลการจัดอันดับในเดือนตุลาคมของทุกปี

๒. เกณฑ์การประเมิน

WEF ประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน พิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่ก้าวสู่การปฏิวัติอุตสาหกรรมระยะที่ ๔ การปรับใช้แนวทางใหม่สู่นวัตกรรม ประกอบด้วยปัจจัยชี้วัด ๔ ส่วน (Components) ๑๒ เสาหลัก (Pillars) และ ๘๘ เกณฑ์ชี้วัด (Indicators) ดังนี้

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย WEF ปี ๒๕๖๑

ปัจจัยชี้วัด (Components)	เสาหลัก (Pillars)	เกณฑ์ชี้วัด	ค่าน้ำหนัก
๑. สภาพแวดล้อม (Enabling environment)	เสาที่ ๑ : สถาบัน (Institutions)	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๒ : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๑๒ เกณฑ์ชี้วัด*	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๓ : การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT adoption)	๕ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๔ : เสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic stability)	๒ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
๒. ทูมนมนุษย์ (Human capital)	เสาที่ ๕ : สุขภาพ (Health)	๑ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๖ : ทักษะ (skills)	๙ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
๓. ตลาด (Markets)	เสาที่ ๗ : ตลาดผลิตภัณฑ์ (Product market)	๘ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๘ : ตลาดแรงงาน (Labour market)	๑๒ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๙ : ระบบการเงิน (Financial system)	๙ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๑๐ : ขนาดตลาด (Market size)	๒ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
๔. ระบบนิเวศนวัตกรรม (Innovation ecosystem)	เสาที่ ๑๑ : พลวัตธุรกิจ (Business dynamism)	๘ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓
	เสาที่ ๑๒ : ความสามารถด้านนวัตกรรม (Innovation capability)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด	ร้อยละ ๘.๓

หมายเหตุ: *มีเกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๘ เกณฑ์ชี้วัด จาก ๑๒ เกณฑ์ชี้วัด

๓. ที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF

ข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่ ตารางที่ ๒ ที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ๔.๐

ข้อมูลทฤษฎีภูมิ (Hard Data) (ร้อยละ ๗๐)	ข้อมูลปฐมภูมิ (Soft Data) (ร้อยละ ๓๐)
<p>เป็นข้อมูลที่ได้จากองค์กรระหว่างประเทศ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ธนาคารโลก (World bank) - องค์การการค้าโลก (WTO) - กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) <p>และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้นๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive opinion survey: EOS) โดยประเมินการให้คะแนนระดับ ๑ (ไม่มีประสิทธิภาพ) – ระดับ ๗ (ประสิทธิภาพสูงสุด) และกำหนดแนวทางและวิธีการเก็บข้อมูลเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก โดยมีเป้าหมายดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) ต้องการผู้ตอบแบบสอบถามอย่างน้อย ๘๐ คนต่อประเทศ ๒) ผู้ตอบแบบสอบถามต้องเป็นผู้บริหารระดับสูง (CEO) ของบริษัท TOP ๕ ขององค์กรเอกชนที่อยู่ในประเทศไทย โดยอาจจะเป็นบริษัทข้ามชาติ แต่ผู้ตอบแบบสอบถามจะต้องตอบจากมุมมองของประเทศไทยเท่านั้น ๓) สัดส่วนของบริษัทในกลุ่มตัวอย่างต้องสอดคล้องกับสัดส่วน GDP ของประเทศ โดยประเทศไทยแบ่งเป็น ภาคเกษตร ร้อยละ ๑๒ ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ ๔๑ และภาคบริการ ร้อยละ ๔๗ ๔) กลุ่มตัวอย่าง ต้องประกอบด้วย บริษัทขนาดเล็ก (พนักงาน ๒๐ – ๕๐๐ คน) และขนาดใหญ่ (พนักงานมากกว่า ๕๐๐ คน) ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ๕๐:๕๐ ๕) จำนวนครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างจะต้องเป็นผู้ที่เคยตอบแบบสอบถามในปีที่ผ่านมา ส่วนอีกครึ่งหนึ่งจะเป็นการสุ่มเลือกผู้ที่ยังไม่เคยตอบแบบสอบถามมาก่อน

๔. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี ๒๕๖๑

๔.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)

WEF ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘) เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๓๘ จาก ๑๔๐ เขตเศรษฐกิจ ดีขึ้นจากปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒ อันดับ (ปี ๒๕๖๐ อยู่ในอันดับที่ ๔๐) ดังนี้

ตารางที่ ๓ ผลการจัดอันดับของเกณฑ์ชี้วัด ๑๒ เสาหลัก

ปัจจัยชี้วัด (Components) (๑-๔) เสาหลัก (Main-Pillar) (เสาที่ ๑-๑๒)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๐*	ปี ๒๕๖๑	เพิ่มขึ้น/ลดลง
ภาพรวม (Overall Performance)	๔๐	๓๘	↑ เพิ่มขึ้น ๒ อันดับ (ดีขึ้น)
๑. สภาพแวดล้อม (Enabling environment)			
เสาที่ ๑ : สถาบัน (Institutions)	๖๗	๖๐	↑ เพิ่มขึ้น ๗ อันดับ (ดีขึ้น)
เสาที่ ๒ : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๙	๖๐	↓ ลดลง ๑๑ อันดับ
เสาที่ ๓ : การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT adoption)	๗๔	๖๔	↑ เพิ่มขึ้น ๑๐ อันดับ (ดีขึ้น)
เสาที่ ๔ : เสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic stability)	๓๗	๔๔	↓ ลดลง ๑๑ อันดับ
๒. ทุมนมนุษย์ (Human capital)			
เสาที่ ๕ : สุขภาพ (Health)	๗๒	๔๒	↑ เพิ่มขึ้น ๓๐ อันดับ (ดีขึ้น)
เสาที่ ๖ : ทักษะ (Skills)	๖๐	๖๖	↓ ลดลง ๖ อันดับ

ปัจจัยชี้วัด (Components) (๑-๔) เสาหลัก (Main-Pillar) (เสาที่ ๑-๑๒)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๐*	ปี ๒๕๖๑	เพิ่มขึ้น/ลดลง
๓. ตลาด (Markets)			
เสาที่ ๗ : ตลาดผลิตภัณฑ์ (Product market)	๙๙	๙๒	↑ เพิ่มขึ้น ๗ อันดับ (ดีขึ้น)
เสาที่ ๘ : ตลาดแรงงาน (Labour market)	๓๓	๔๔	↓ ลดลง ๑๑ อันดับ
เสาที่ ๙ : ระบบการเงิน (Financial system)	๑๓	๑๔	↓ ลดลง ๑ อันดับ
เสาที่ ๑๐ : ขนาดตลาด (Market size)	๑๘	๑๘	ไม่เปลี่ยนแปลง
๔. ระบบนิเวศนวัตกรรม (Innovation ecosystem)			
เสาที่ ๑๑ : พลวัตธุรกิจ (Business dynamism)	๒๙	๒๓	↑ เพิ่มขึ้น ๖ อันดับ (ดีขึ้น)
เสาที่ ๑๒ : ความสามารถด้านนวัตกรรม (Innovation capability)	๖๑	๕๑	↑ เพิ่มขึ้น ๑๐ อันดับ (ดีขึ้น)

หมายเหตุ: *WEF ได้ประกาศผลอันดับความสามารถในการแข่งขัน (GCI ๔.๐) ปี ๒๕๖๐ โดยเป็นผลประมาณเบื้องต้น (Nominal result)

๔.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ประจำปี ๒๕๖๑

WEF ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน เสาที่ ๒: โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประกอบด้วย ๑๒ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๘ เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

ตารางที่ ๔ ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ WEF

เกณฑ์ชี้วัด	ความหมาย	ที่มาข้อมูล	ประเทศ (คะแนนเต็ม)	อันดับที่	
				ปี ๒๕๖๐* (คะแนนที่ได้)	ปี ๒๕๖๑ (คะแนนที่ได้)
เสาที่ ๒ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)			ไทย (๑๐๐.๐)	๔๙ (๕๔.๙)	↓ ๖๑ (๖๙.๗)
			สิงคโปร์		๑
			มาเลเซีย		๓๒
ทางถนน					
๑) ดัชนีการเชื่อมต่อถนน (Road connectivity index)	ดัชนีการเชื่อมต่อถนน ประกอบด้วย ๒ องค์ประกอบ คือ ความเร็วเฉลี่ยในเมืองใหญ่ และความตรงของถนน	คำนวณใช้ข้อมูลจาก open street maps และ google direction (Hard Data)	ไทย (๑๐๐.๐)	๕๔ (๗๐.๒)	↓ ๕๕ (๗๐.๒)
			สิงคโปร์		n/a
			มาเลเซีย		๑๒๘
๒) คุณภาพของถนน (Quality of road)	ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน	EOS	ไทย (๗.๐)	๕๙ (๔.๓)	↑ ๕๕ (๔.๔)
			สิงคโปร์		๑
			มาเลเซีย		๒๐
ทางราง					
๓) ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง (Railroad density)	ความยาวโครงข่ายทางรางต่อพื้นที่ประเทศ (กิโลเมตรต่อพันตารางกิโลเมตร)	คำนวณจากข้อมูล World Bank (Hard Data)	ไทย (n/a)	๕๒ (๑๐.๔)	↓ ๕๔ (๑๐.๔)
			สิงคโปร์		n/a
			มาเลเซีย		๕๙
๔) ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางราง** (Efficiency of train services)	ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบราง	EOS	ไทย (๗.๐)	๘๘ (๒.๖)	↓ ๙๑ (๒.๖)
			สิงคโปร์		๕
			มาเลเซีย		๑๓

เกณฑ์ชี้วัด	ความหมาย	ที่มาข้อมูล	ประเทศ (คะแนนเต็ม)	อันดับที่	
				ปี ๒๕๖๐* (คะแนนที่ได้)	ปี ๒๕๖๑ (คะแนนที่ได้)
ทางอากาศ					
๕) การเชื่อมต่อทางการบิน (Airport connectivity)	ระดับการเชื่อมต่อของ ประเทศกับโครงข่าย เส้นทางการบิน	International Air Transport Association (IATA) (Hard Data)	ไทย (๗,๒๙๓,๕๒๑)	๑๐ (n/a)	↑ ๕ (๖๗๐,๓๘๖)
			สิงคโปร์		๒๓
			มาเลเซีย		๒๐
๖) ประสิทธิภาพของการบริการขนส่ง ทางอากาศ (Efficiency of air transport services)	ระดับมาตรฐานการ ให้บริการสนามบิน	EOS	ไทย (๗.๐)	๔๘ (๕.๐)	■ ๔๘ (๕.๐)
			สิงคโปร์		๑
			มาเลเซีย		๑๙
ทางน้ำ					
๗) การเชื่อมต่อทางท่าเรือ (Liner shipping connectivity)	ดัชนีการเชื่อมต่อของ ประเทศกับโครงข่ายสาย เรือโลก	United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (Hard Data)	ไทย (๑๕๗.๑)	๓๔ (๔๔.๓)	↓ ๓๙ (๔๑.๑)
			สิงคโปร์		๒
			มาเลเซีย		๕
๘) ประสิทธิภาพของการบริการขนส่ง ทางท่าเรือ (Efficiency of seaport services)	ประสิทธิภาพของการ บริการท่าเรือ	EOS	ไทย (๗.๐)	๖๗ (๔.๑)	↓ ๖๘ (๔.๑)
			สิงคโปร์		๑
			มาเลเซีย		๑๗
อื่นๆ***					
๙) อัตราการเข้าถึงไฟฟ้า (Electrification rate)			ไทย (๑๐๐.๐)		๑ (๑๐๐.๐)
๑๐) การสูญเสียการส่งกำลังไฟฟ้า (Electric power transmission and distribution losses)			ไทย (๑.๘)		๓๒ (๖.๒)
๑๑) การสัมผัสน้ำดื่มที่ไม่ปลอดภัย (Exposure to unsafe drinking water)			ไทย (๐.๕)		๑๐๕ (๓๐.๒)
๑๒) ความน่าเชื่อถือของน้ำประปา (Reliability of water supply)			ไทย (๗.๐)		๕๖ (๕.๒)

หมายเหตุ: *WEF ได้ประกาศผลอันดับความสามารถในการแข่งขัน (GCI ๔.๐) ปี ๒๕๖๐ โดยเป็นผลประมาณเบื้องต้น (Nominal result)

**สศช. ได้เสนอตัวชี้วัดตามเกณฑ์ชี้วัดใหม่ (GCI ๔.๐) ที่ควรเร่งดำเนินการปรับปรุงก่อน (๑ ใน ๑๘ ตัวชี้วัด ตามข้อ ๑.๒)

***เกณฑ์ชี้วัดอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมจำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด

โดยพบว่าโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปมีอันดับลดลง เนื่องจาก

- เกณฑ์ชี้วัดดัชนีการเชื่อมต่อถนน (Road connectivity index) มีอันดับลดลง ๑ อันดับ (อันดับที่ ๕๕ ปี ๒๕๖๑ ลดลงจากอันดับที่ ๕๔ ในปี ๒๕๖๐)
- เกณฑ์ชี้วัดความหนาแน่นโครงข่ายทางราง (Railroad density) มีอันดับลดลง ๒ อันดับ (อันดับที่ ๕๔ ปี ๒๕๖๑ ลดลงจากอันดับที่ ๕๒ ในปี ๒๕๖๐)
- เกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางราง (Efficiency of train services) มีอันดับลดลง ๓ อันดับ (อันดับที่ ๙๑ ปี ๒๕๖๑ ลดลงจากอันดับที่ ๘๘ ในปี ๒๕๖๐)
- เกณฑ์ชี้วัดการเชื่อมต่อทางท่าเรือ (Liner shipping connectivity) มีอันดับลดลง ๕ อันดับ (อันดับที่ ๓๙ ปี ๒๕๖๑ ลดลงจากอันดับที่ ๓๔ ในปี ๒๕๖๐)

- เกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางท่าเรือ (Efficiency of seaport services) มีอันดับลดลง ๑ อันดับ (อันดับที่ ๖๘ ปี ๒๕๖๑ ลดลงจากอันดับที่ ๖๗ ในปี ๒๕๖๐)

๕. การพัฒนาผลประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

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

๕.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทฤษฎีภูมิ: Hard Data)

WEF ใช้ข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง (Railroad density) ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงระยะทางรางให้เป็นปัจจุบันทุกปี และจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐาน (สนข. รวบรวมข้อมูลสถานะระยะทางถนนและระยะทางรางล่าสุด: มีนาคม ๒๕๖๑)

๕.๒ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ)

WEF ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูง (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศในด้านความพึงพอใจของคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ 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

ตุลาคม ๒๕๖๑