

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙)
โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) เป็นสถาบันระดับโลกที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ทั่วโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว มีการประกาศผลการจัดอันดับในเดือนพฤษภาคมของทุกปี โดยในปี ๒๕๖๒ IMD ได้กำหนดเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว ประกอบด้วย ๔ กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย ๕ กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด ๓๓๒ เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี ๒๕๖๒

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)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๓ : การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment)	๑๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๔ : การจ้างงาน (Employment)	๑๐ 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)	๑๒ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๓ : โครงสร้างเชิงสถาบัน (Institutional Framework)	๑๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎหมายและกฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : โครงสร้างทางสังคม (Social Framework)	๑๔ เกณฑ์ชี้วัด
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๓.๑ : ผลผลิตและประสิทธิภาพทางธุรกิจ (Productivity & Efficiency)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๒ : ตลาดแรงงาน (Labor Market)	๒๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๓ : การเงิน (Finance)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๔ : การบริหารจัดการ (Management Practices)	๑๒ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๕ : ทักษะคิดและค่านิยม (Attitudes and Values)	๗ เกณฑ์ชี้วัด
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ : โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)*	๒๑ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๒ : โครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	๑๘ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๓ : โครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	๒๒ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๔ : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment)	๒๘ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๕ : การศึกษา (Education)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		๓๓๒ เกณฑ์ชี้วัด

*หมายเหตุ: มีเกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๕ เกณฑ์ชี้วัด จาก ๒๑ เกณฑ์ชี้วัด

เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ IMD แสดงได้ดังรูปที่ ๑



รูปที่ ๑ เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่

๑) ข้อมูลทฤษฎีภูมิ (Hard Data) สัดส่วน ๒ ใน ๓ (ประมาณร้อยละ ๗๐)

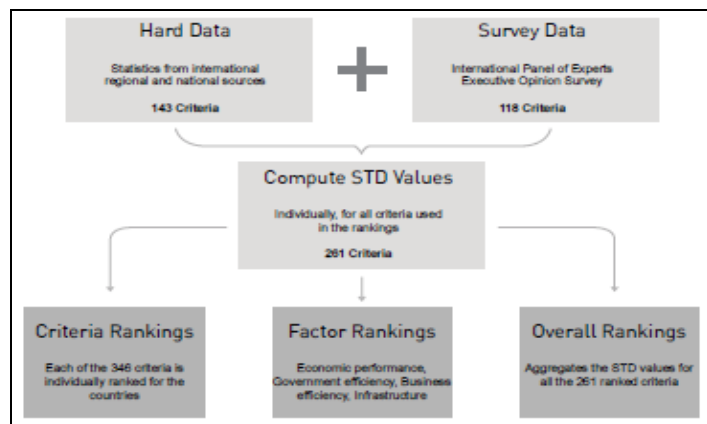
IMD อ้างอิงข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World bank) องค์การการค้าโลก (WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้นๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย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

- **Hard Data** เป็นข้อมูลใช้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับเกณฑ์ชี้วัด (Criteria Ranking) และระดับภาพรวมเปรียบเทียบทุกประเทศ (Overall Ranking)

- **Background data** เป็นข้อมูลพื้นฐานพิจารณาเบื้องต้น และใช้จัดอันดับในระดับเกณฑ์ชี้วัดเท่านั้น

๒) ข้อมูลปฐมภูมิ (Soft Data) สัดส่วน ๑ ใน ๓ (ประมาณร้อยละ ๓๐)

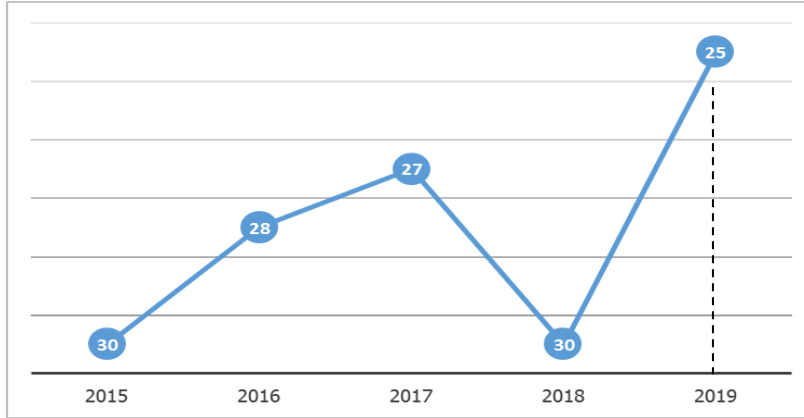
เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive opinion survey: EOS) ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับกลางถึงระดับสูง ทั้ง ๖๓ ประเทศ



รูปที่ ๒ ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

๑. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙)

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๒๕ จาก ๖๓ เขตเศรษฐกิจ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕ อันดับ (ปี ๒๕๖๑ อยู่ในอันดับที่ ๓๐) ดังแสดงในรูปที่ ๓



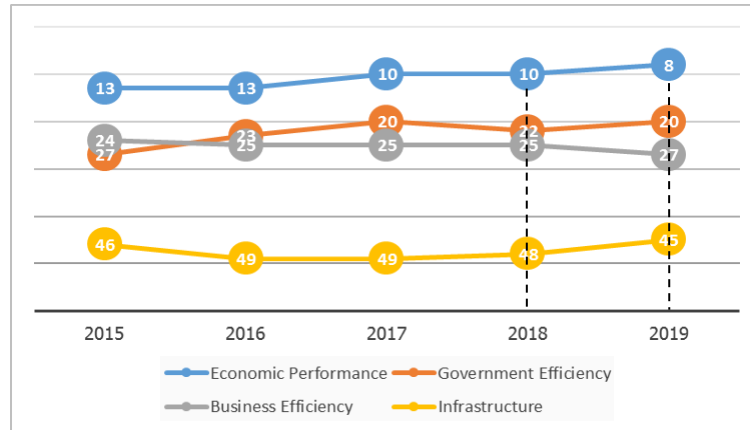
รูปที่ ๓ อันดับความสามารถการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก มีผลการจัดอันดับ ดังนี้

ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	เพิ่มขึ้น/ลดลง
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๑๐	๘	↑ เพิ่มขึ้น ๒ อันดับ (ดีขึ้น)
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๒๒	๒๐	↑ เพิ่มขึ้น ๒ อันดับ (ดีขึ้น)
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๕	๒๗	↓ ลดลง ๒ อันดับ
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๘	๔๕	↑ เพิ่มขึ้น ๓ อันดับ (ดีขึ้น)
ภาพรวม (Overall Performance)	๓๐	๒๕	↑ เพิ่มขึ้น ๕ อันดับ (ดีขึ้น)

โดยพบว่าปี ๒๕๖๒ ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมดีขึ้น ๕ อันดับ เนื่องจากปัจจัยกลุ่มหลักที่ ๑ สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) ปัจจัยกลุ่มหลักที่ ๒ ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) และปัจจัยกลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มีอันดับที่ดีขึ้นทั้งหมด ยกเว้นปัจจัยกลุ่มหลักที่ ๓ ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) ที่ลดลง ๒ อันดับ โดยประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลักย้อนหลัง ๕ ปี แสดงในรูปที่ ๔


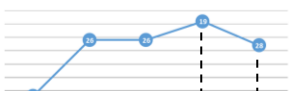





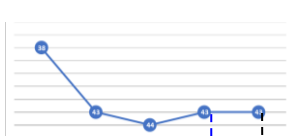

รูปที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

๒. ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ประจำปี ๒๕๖๒

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๑ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๕ เกณฑ์ชี้วัด โดยประเทศไทยมีอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๒ อยู่ในอันดับที่ ๒๗ ดีขึ้น ๔ อันดับจากปี ๒๕๖๑ (อันดับที่ ๓๑) ดังแสดงในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ IMD

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ↑	๓๐	๓๕	๓๔	๓๑	๒๗	
โครงข่ายทางถนน (Roads) ↓ ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๗	๒๖	๒๖	๑๙	๒๘	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ที่มาข้อมูล: Hard Data สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา </div> 
โครงข่ายทางราง (Railroads) ↑ ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๓	๔๒	๔๒	๔๒	๔๑	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ที่มาข้อมูล: Hard Data สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางราง เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา </div> 
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) ↑ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโดยบริษัทหลัก	๒๐	๒๐	๑๙	๑๙	๑๗	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ที่มา: International Civil Aviation Organization (ICAO) Number of passengers carried by main companies, thousands. </div> 

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	๓๖	๓๖	๓๓	๓๔	๓๕	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Quality of air transportation encourages business development.						
การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) การขนส่งทางน้ำ (อ่าว คลอง ฯลฯ) ช่วยเติมเต็มความต้องการของธุรกิจ	๓๘	๔๓	๔๔	๔๓	๔๓	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Water transportation (harbors, canals, etc.) meet business requirements.						
การจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Management) ช่วยสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจ	๔๑	๔๗	๔๗	-	-	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Support business development.						

โดยพบว่าโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปมีอันดับดีขึ้น เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) มีอันดับดีขึ้น ๑ อันดับ (อันดับที่ ๔๑ ปี ๒๕๖๒ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๔๒ ในปี ๒๕๖๑) และเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) มีอันดับดีขึ้น ๒ อันดับ (อันดับที่ ๑๗ ปี ๒๕๖๒ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๑๙ ในปี ๒๕๖๑)

๓. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

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

๓.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทฤษฎีภูมิ: Hard Data)

๓.๑.๑ IMD ใช้ข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ความหนาแน่นทางถนน (Density of the roads network) และความหนาแน่นทางราง (Density of the railroads network) ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางรางให้เป็นปัจจุบันทุกปี และจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐาน ซึ่งปัจจุบัน สนข. ได้รวบรวมข้อมูลสถานะระยะทางถนนล่าสุด ณ สิ้นปี ๒๕๖๑

๓.๑.๒ ที่ผ่านมา สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางที่เป็นปัจจุบัน และได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเพิ่มอันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่องทุกปี (ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘) อย่างไรก็ตามพบว่าในปี ๒๕๖๒ อันดับเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) มีอันดับลดลง ๙ อันดับ (อันดับที่ ๒๘ ปี ๒๕๖๒ ลดลงจากอันดับที่ ๑๙ ในปี ๒๕๖๑) เนื่องจาก IMD ได้ใช้ข้อมูลอ้างอิงระยะทางถนนของประเทศไทย ณ ปี ๒๕๕๙ (คค. ๒๐๑๖) ที่มีความหนาแน่นโครงข่ายทางถนนเท่ากับ ๐.๘๙ กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งไม่ตรงกับข้อมูลระยะทางถนนปี ๒๕๖๒ (ณ สิ้นปี ๒๕๖๑) ที่มีความหนาแน่นโครงข่ายทางถนนเพิ่มขึ้นเท่ากับ ๑.๓๗ กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร ตามที่ สนข. ได้ปรับปรุงและนำเสนอกระทรวงคมนาคมและ สศช. แล้ว ดังนั้นข้อมูลระยะทางถนนที่ IMD ใช้อ้างอิงในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันปี ๒๕๖๒ จึงไม่ถูกต้องกับปัจจุบัน ทั้งนี้ สนข. จะได้ประสานกับ สศช. เพื่อหารือร่วมกับ IMD ในการปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบันต่อไป ดังแสดงในตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ข้อมูลระยะทางถนนของประเทศไทย

รายการ	๒๕๕๙* (ณ สิ้นปี ๒๕๕๘)	๒๕๖๐ (ณ สิ้นปี ๒๕๕๙)	๒๕๖๑ (ณ สิ้นปี ๒๕๖๐)	๒๕๖๒* (ณ สิ้นปี ๒๕๖๑)
๑. ข้อมูลระยะทางถนนที่ สนช. ปรับปรุง และนำเสนอกระทรวงคมนาคมและ สชช. เพื่อเสนอ IMD				
๑) กรมทางหลวง (กิโลเมตร : กม.)	๕๑,๗๔๔.๖๕๗	๕๑,๗๙๐.๑๑๕	๕๑,๘๑๓.๒๒๑	๕๑,๘๔๙.๗๔๗
๒) กรมทางหลวงชนบท (กม.)	๔๗,๖๐๗.๑๕๖	๔๗,๙๘๓.๔๓๔	๔๗,๙๖๐.๘๓๑	๔๘,๐๓๑.๓๙๑
๓) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กม.)	๒๐๗.๙๐๐	๒๒๔.๖๐๐	๒๒๔.๖๐๐	๒๒๔.๖๐๐
๔) กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (กม.)	๓๕๒,๔๖๕.๕๐๐	๓๕๒,๔๖๕.๕๐๐	๓๕๒,๔๖๕.๕๐๐	๕๙๗,๖๖๗.๐๐๐
๕) กรุงเทพมหานคร (กม.)	๒,๐๐๐.๐๐๐	๓,๕๒๓.๖๐๕	๔,๐๒๒.๖๕๐	๔,๐๗๔.๓๘๐
รวม ระยะทางถนน (กม.)	๔๕๔,๐๒๕.๒๑๓	๔๕๕,๙๘๗.๒๕๔	๔๕๖,๔๘๖.๘๐๒	๗๐๑,๘๔๗.๑๑๘*
พื้นที่ประเทศไทย (ตร.กม.)	๕๑๓,๑๒๐			
ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กม. ต่อ ตร.กม.)	๐.๘๘๙	๐.๘๘๙	๐.๘๘๙	๑.๓๗๙*
๒. ข้อมูลที่ IMD ใช้อ้างอิง				
ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๐.๘๘๙	๐.๘๘๙	๐.๘๘๙	๐.๘๘๙ (อ้างอิงข้อมูลปี ๒๕๕๙ (ค.ศ.๒๐๑๖))

หมายเหตุ * สนช. มีหนังสือที่ คค ๐๘๐๔.๓/๑๑๐๒ ลงวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๒ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องรายงานผลข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ปี ๒๕๖๒ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

* กระทรวงคมนาคม มีหนังสือที่ คค ๐๒๑๐/๒๘๙๘ ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๒ เสนอ สชช. เรื่องนำเสนอข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ปี ๒๕๖๒ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๓.๒ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ)

IMD ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูง (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงควรดำเนินการดังนี้

๓.๒.๑ เร่งรัดการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน โดยการกระตุ้นให้เกิดโครงการ/แผนงาน/มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงทางน้ำ พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้รองรับประตูการค้าหลักของประเทศ การบริหารจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี บุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง เป็นต้น

๓.๒.๒ 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

สนช. พิจารณาแล้ว ขอเรียนว่าเพื่อให้ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพิ่มสูงขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการปรับปรุงด้านข้อมูลระบบการขนส่งและจราจร (Hard Data) ให้มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน และการเพิ่มคุณภาพระดับความพึงพอใจ (EOS) ด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและจราจร จึงเห็นควรเสนอเพื่อพิจารณา ดังนี้

- มอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทราบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย IMD ปี ๒๕๖๒ และพิจารณาปรับปรุงคุณภาพเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (EOS) โดยเพิ่มเติมกลยุทธ์การประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกมากขึ้น เพื่อสร้างการรับรู้และทัศนคติที่ดีต่อการดำเนินโครงการและแผนการลงทุนของภาครัฐ รวมถึงการเพิ่มความเชื่อมั่นด้านการบริการต่างๆ เช่น ความถี่ ความตรงต่อเวลา ความเร็ว ราคา ฯลฯ

- มอบหมายให้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางในแต่ละสิ้นปีให้เป็นปัจจุบัน และจัดส่งข้อมูลให้ สนช. ภายในวันที่ ๓๑ มกราคมของปีถัดไป

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ณ มิถุนายน ๒๕๖๒