

การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย
โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD)
และสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) ปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙)

๑. สถาบันจัดอันดับสากล

๑.๑ สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒

๑.๒ สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยประจำปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

๒. การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๒

๒.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙)

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) โดย IMD พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๒๕ จาก ๖๓ เขตเศรษฐกิจ ดีขึ้นจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕ อันดับ (ปี ๒๕๖๑ อยู่ในอันดับที่ ๓๐) เปรียบเทียบกับผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF ซึ่งได้เริ่มใช้เกณฑ์การประเมินอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ๔.๐ (Global Competitiveness Index ๔.๐: GCI ๔.๐) ทดแทนเกณฑ์ GCI ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑ เป็นต้นไป พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๔๐ จาก ๑๔๑ เขตเศรษฐกิจ ลดลงจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๒ อันดับ (ปี ๒๕๖๑ อยู่ในอันดับที่ ๔๐) ดังแสดงในตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)

ประเทศ	อันดับโดย IMD (ประกาศผลวันที่ ๒๘ พ.ค. ๒๕๖๒)			อันดับโดย WEF (ประกาศผลวันที่ ๘ ต.ค. ๒๕๖๒)		
	ปี ๒๕๖๐ (ค.ศ. ๒๐๑๗)	ปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)	ปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙)	ปี ๒๕๖๐* (ค.ศ. ๒๐๑๗)	ปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘)	ปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙)
ไทย	๒๗	๓๐	↑ ๒๕	๔๐	๓๘	↓ ๓๘
สิงคโปร์	๓	๓	๑	๒	๒	๑
มาเลเซีย	๒๔	๒๒	๒๒	๒๖	๒๕	๒๗

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

๒.๒ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขัน ในปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจร ประจำปี ๒๕๖๒

IMD และ WEF ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขัน ในปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรปี ๒๕๖๒ แสดงดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับในปัจจุบันปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรปี ๒๕๖๒

ประเทศ	อันดับโดย IMD (คะแนนที่ได้/ คะแนนเต็ม-ดีสุด)			อันดับโดย WEF (คะแนนที่ได้/ คะแนนเต็ม-ดีสุด)		
	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๐*	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)			เสาที่ ๒ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)		
ไทย	๓๔	๓๑	↑ ๒๗	๔๙ (๕๔.๙/ ๑๐๐.๐)	๖๐ (๖๙.๗/ ๑๐๐.๐)	↓ ๗๑ (๖๗.๘/ ๑๐๐.๐)
สิงคโปร์	๒	๗	๑๑		๑	๑
มาเลเซีย	๑๖	๑๘	๑๔		๑๒	๓๕
ทางถนน						
	๑. โครงข่ายทางถนน (Roads) ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ที่มาข้อมูล: Hard Data			๑. ดัชนีการเชื่อมต่อถนน (Road connectivity index) ความเร็วเฉลี่ยในเมืองใหญ่และความตรงของถนน ที่มา: จำนวนจาก open street maps และ google direction		
ไทย	๒๖ (๐.๘๙/ ๑๒.๘๔)	๑๙ (๐.๘๙/ ๑๒.๘๖)	↓ ๒๘ (๐.๘๙/ ๑๒.๙๔)	๕๔ (๗๐.๒/ ๑๐๐.๐)	๕๕ (๗๐.๒/ ๑๐๐.๐)	↑ ๕๔ (๘๐.๐/ ๑๐๐.๐)
สิงคโปร์	๑	๑	๑		n/a	n/a
มาเลเซีย	๓๔	๒๓	๓๑		๑๒๘	๑๓๓
				๒. คุณภาพของถนน (Quality of road) ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน ที่มาข้อมูล: Executive opinion survey (EOS)		
ไทย				๕๙ (๔.๓/ ๗.๐)	๕๕ (๔.๔/ ๗.๐)	↓ ๕๕ (๔.๔/ ๗.๐)
สิงคโปร์					๑	๑
มาเลเซีย					๒๐	๑๙
ทางราง						
	๒. โครงข่ายทางราง (Railroads) ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ที่มาข้อมูล: Hard Data			๓. ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง (Railroad density) ความยาวโครงข่ายทางรางต่อพื้นที่ประเทศ ที่มาข้อมูล: จำนวนจากข้อมูล World Bank		
ไทย	๔๒ (๐.๐๑๑/ ๐.๒๕๕)	๔๒ (๐.๐๑๑/ ๐.๖๔๓)	↑ ๔๑ (๐.๐๑๑/ ๐.๖๔๓)	๕๒ (๑๐.๔/ n/a)	๕๔ (๑๐.๔/ n/a)	↓ ๕๕ (๘.๗/ n/a)
สิงคโปร์	๑	๒	๒		n/a	๑
มาเลเซีย	๔๖	๔๖	๔๕		๕๙	๖๓
				๔. ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางราง** (Efficiency of train services) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบราง ที่มาข้อมูล: EOS		
ไทย				๘๘ (๒.๖/ ๗.๐)	๙๑ (๒.๖/ ๗.๐)	↑ ๗๕ (๒.๘/ ๗.๐)
สิงคโปร์					๕	๕
มาเลเซีย					๑๓	๑๓

ประเทศ	อันดับโดย IMD (คะแนนที่ได้/ คะแนนเต็ม-ดีสุด)			อันดับโดย WEF (คะแนนที่ได้/ คะแนนเต็ม-ดีสุด)		
	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๐*	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒
ทางอากาศ						
	๓. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโดยบริษัทหลัก ที่มา: International Civil Aviation Organization (ICAO)			๕. การเชื่อมต่อทางการบิน (Airport connectivity) ระดับการเชื่อมต่อโครงข่ายเส้นทางการบินของประเทศ ที่มา: International Air Transport Association (IATA)		
ไทย	๑๙ (๕๔,๒๖๐/ ๗๙๘,๒๓๐)	๑๙ (๖๐,๔๕๕/ ๘๒๒,๙๔๙)	↑ ๑๗ (๗๑,๑๙๒/ ๘๔๙,๙๐๓)	๑๐ (n/a)	๙ (๖๗๐,๓๘๖/ ๗,๒๙๓,๕๒๑)	↓ ๕ (๖๗๐,๓๘๗/ ๗,๒๙๓,๕๒๑)
สิงคโปร์	๒๔	๒๗	๒๗		๒๓	๒๓
มาเลเซีย	๒๐	๒๐	๒๑		๒๐	๒๐
	๔. คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศช่วยกระตุ้นการพัฒนารธุรกิจ ที่มาข้อมูล: EOS			๖. ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางอากาศ (Efficiency of air transport services) ระดับมาตรฐานการให้บริการสนามบิน ที่มาข้อมูล: EOS		
ไทย	๓๓ (๗.๔๗/ ๑๐)	๓๔ (๗.๒๗/ ๑๐)	↓ ๓๕ (๗.๑๓/ ๑๐)	๔๘ (๕.๐/ ๗.๐)	๔๘ (๕.๐/ ๗.๐)	↓ ๔๘ (๕.๐/ ๗.๐)
สิงคโปร์	๓	๒	๑		๑	๑
มาเลเซีย	๒๖	๒๗	๒๙		๑๙	๒๕
ทางน้ำ						
	๕. การขนส่งทางน้ำ (Water transportation) การขนส่งทางน้ำ (อ่าว คลอง ฯลฯ) ช่วยเติมเต็ม ความต้องการของธุรกิจ ที่มาข้อมูล: EOS			๗. การเชื่อมต่อทางท่าเรือ (Liner shipping connectivity) ดัชนีการเชื่อมต่อโครงข่ายสายเรือโลกของประเทศ ที่มา: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)		
ไทย	๔๔ (๕.๙๖/ ๑๐)	๔๓ (๖.๓๖/ ๑๐)	↓ ๔๓ (๖.๓๖/ ๑๐)	๓๔ (๔๔.๓/ ๑๕๗.๑)	๓๙ (๔๑.๑/ ๑๕๗.๑)	↑ ๓๕ (๔๘.๐/ ๑๕๗.๑)
สิงคโปร์	๕	๗	=		๒	๒
มาเลเซีย	๓๑	๓๗	=		๕	๕
				๘. ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางท่าเรือ (Efficiency of seaport services) ประสิทธิภาพของการบริการท่าเรือ ที่มาข้อมูล: EOS		
ไทย				๖๗ (๔.๑/ ๗.๐)	๖๘ (๔.๑/ ๗.๐)	↓ ๗๓ (๔.๑/ ๗.๐)
สิงคโปร์					๑	๑
มาเลเซีย					๑๗	๑๙

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

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

โดยสรุปผลอันดับการจัดอันดับความสามารถการแข่งขัน ในปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรปี ๒๕๖๒ ดังนี้

๒.๒.๑ IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔: โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๑ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๕ เกณฑ์ชี้วัด โดยพบว่าประเทศไทยมีอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๒ อยู่ในอันดับที่ ๒๗ ดีขึ้น ๔ อันดับจากปี ๒๕๖๑ (อันดับที่ ๓๑) เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) ดีขึ้น ๑ อันดับ (อันดับที่ ๔๑ ในปี ๒๕๖๑ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๔๒ ในปี ๒๕๖๑) และเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) ดีขึ้น ๒ อันดับ (อันดับที่ ๑๗ ในปี ๒๕๖๑ เพิ่มขึ้นจากอันดับที่ ๑๙ ในปี ๒๕๖๑)

๒.๒.๒ WEF ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน สาขาหลักที่ ๒: โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประกอบด้วย ๑๒ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ๘ เกณฑ์ชี้วัด โดยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศไทยปี ๒๕๖๑ มีอันดับที่ ๗๑ ลดลงจากอันดับที่ ๖๐ ในปี ๒๕๖๑ ซึ่งตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมโดยทั่วไปมีอันดับเพิ่มขึ้นและลดลง ดังนี้

- เกณฑ์ชี้วัดดัชนีการเชื่อมต่อถนน (Road connectivity index) มีอันดับเพิ่มขึ้น ๑ อันดับ (อันดับที่ ๕๔ ปี ๒๕๖๒ เพิ่มขึ้นจากอันดับที่ ๕๕ ในปี ๒๕๖๑)
- เกณฑ์ชี้วัดประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางราง (Efficiency of train services) มีอันดับเพิ่มขึ้น ๑๖ อันดับ (อันดับที่ ๗๕ ปี ๒๕๖๒ เพิ่มขึ้นจากอันดับที่ ๙๑ ในปี ๒๕๖๑)
- เกณฑ์ชี้วัดการเชื่อมต่อทางท่าเรือ (Liner shipping connectivity) มีอันดับเพิ่มขึ้น ๔ อันดับ (อันดับที่ ๓๕ ปี ๒๕๖๒ เพิ่มขึ้นจากอันดับที่ ๓๙ ในปี ๒๕๖๑)
- เกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของถนน (Quality of road infrastructure) มีอันดับคงที่ (อันดับที่ ๕๕ ปี ๒๕๖๒ และปี ๒๕๖๑)
- เกณฑ์การเชื่อมต่อทางการบิน (Airport connectivity) มีอันดับคงที่ (อันดับที่ ๙ ปี ๒๕๖๒ และปี ๒๕๖๑)
- เกณฑ์ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางอากาศ (Efficiency of air transport services) มีอันดับคงที่ (อันดับที่ ๔๘ ปี ๒๕๖๒ และปี ๒๕๖๑)
- ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง (Railroad density) มีอันดับลดลง ๑ อันดับ (อันดับที่ ๕๕ ปี ๒๕๖๒ ลดลงจากอันดับที่ ๕๔ ในปี ๒๕๖๑)

๓. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

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

๓.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทฤษฎี: Hard Data)

IMD และ WEF ใช้ข้อมูลทฤษฎี (Hard Data) ในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ในปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๓.๑.๑ IMD

มีรายละเอียดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ตัวชี้วัด	นิยาม	ข้อมูลที่ต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน	ที่มาข้อมูล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (Density of road network)	ระยะทางถนนทั้งหมด (กิโลเมตร) / พื้นที่ประเทศ (ตารางกิโลเมตร)	ระยะทางถนน	กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สถ.) กรุงเทพมหานคร (กทม.)
๒. ความหนาแน่นทางราง (Density of rail network)	ระยะทางรางทั้งหมด (กิโลเมตร) / พื้นที่ประเทศ (ตารางกิโลเมตร)	ระยะทางราง	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟฟท.) กทม.
๓. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ	จำนวนผู้โดยสาร	ICAO

๓.๑.๒ WEF

มีรายละเอียดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ตัวชี้วัด	นิยาม	ข้อมูลที่ต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน	ที่มาข้อมูล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑. ดัชนีการเชื่อมต่อถนน (Road connectivity index)	ความเร็วเฉลี่ยในเมืองใหญ่	๑. ระยะทางถนน ๒. ความเร็วเฉลี่ยทางถนน	Open Street Map Google Direction
	ความตรงของถนน	ระยะทางถนน	Geonames
๒. ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง (Railroad density)	ระยะทางรางทั้งหมด (กิโลเมตร) / พื้นที่ประเทศ (พื้นที่ตารางกิโลเมตร)	ระยะทางราง	รฟท./ รฟม./ รฟฟท./ กทม.
๓. การเชื่อมต่อทางการบิน (Airport connectivity)	ดัชนีการเชื่อมต่อการบิน	๑. เส้นทางบิน ๒. ความถี่ ๓. จำนวนที่นั่งต่อเที่ยวบิน ๔. ค่าน้ำหนักสัมภาระ ปลายทาง	IATA
๔. การเชื่อมต่อทางท่าเรือ (Liner shipping connectivity)	ดัชนีการเชื่อมต่อโครงข่ายสายเรือโลกของประเทศ	๑. จำนวนเรือ ๒. ความสามารถในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ๓. ขนาดเรือสูงสุด ๔. จำนวนผู้บริการ ๕. จำนวนบริษัท	UNCTAD

ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร เช่น ระยะทางถนน ระยะทางราง จำนวนผู้โดยสาร ฯลฯ ให้เป็นปัจจุบันทุกปี และจัดส่งให้ สนข. ภายในวันที่ ๓๑ มีนาคม ของปีถัดไป และจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐาน (สนข. รวบรวมข้อมูลสถานะระยะทางถนนและระยะทางรางล่าสุด: มีนาคม ๒๕๖๒)

๓.๒ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ)

IMD และ WEF ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูง (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศในปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและจราจรปี ๒๕๖๒ ดังนี้

ตารางที่ ๓ เกณฑ์ชี้วัดปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรที่ใช้ข้อมูล EOS

เกณฑ์ชี้วัดปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรที่ใช้ข้อมูล EOS			
ทางถนน	ทางราง	ทางอากาศ	ทางน้ำ
IMD ๒ เกณฑ์ชี้วัด (ระดับคะแนน ๑ = ไม่มีประสิทธิภาพ / ๑๐ = ประสิทธิภาพสูงสุด)			
-	-	คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ <u>Quality of air transportation encourages business development?</u>	การขนส่งทางน้ำ (Water transportation) การขนส่งทางน้ำ (อ่าว คลอง ฯลฯ) ช่วยเติมเต็มความต้องการของธุรกิจ <u>Water transportation (harbors, canals, etc.) meets business requirements?</u>
WEF ๔ เกณฑ์ชี้วัด (ระดับคะแนน ๑ = ไม่มีประสิทธิภาพ / ๗ = ประสิทธิภาพสูงสุด)			
๑. คุณภาพของถนน (Quality of road) ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน <u>In your country, what is the quality (extensiveness and condition) of road infrastructure?</u>	๒. ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางราง (Efficiency of train services) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบราง <u>In your country, how efficient (i.e. frequency, punctuality, speed, price) are train transport services?</u>	๓. ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางอากาศ (Efficiency of air transport services) ระดับมาตรฐานการให้บริการสนามบิน <u>In your country, how efficient (i.e. frequency, punctuality, speed, price) are air transport services?</u>	๔. ประสิทธิภาพของการบริการขนส่งทางท่าเรือ (Efficiency of seaport services) ประสิทธิภาพของการบริการท่าเรือ <u>In your country, how efficient (i.e. frequency, punctuality, speed, price) are seaport services (ferries, boats) (for landlocked countries: assess access to seaport services)?</u>

กระทรวงคมนาคมจึงควรเร่งรัดพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นด้านโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ) ดังนี้

๓.๒.๑ เพิ่มการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม โดยการออกแบบและบริการเพื่อคนทุกกลุ่ม เพื่อให้เข้าถึงได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

๓.๒.๒ เพิ่มประสิทธิภาพบริหารจัดการ การให้บริการ ทั้งในด้านความตรงเวลา ความถี่ ความเร็ว และอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม

๓.๒.๓ เพิ่มการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายด้านโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงระบบคมนาคมภายในประเทศและระหว่างประเทศ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางราง เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal shift) และสนับสนุนการขยายตัวและกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจของประเทศเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป