

ผลการเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ (ค.ศ. ๒๐๒๐)
โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD)
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

๑. ความเป็นมา

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

๒. เกณฑ์การประเมิน

IMD ประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศทุกปี โดยการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว ประกอบด้วย ๔ กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย ๕ กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด ๓๓๗ เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี ๒๕๖๓

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)	๑๖ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎหมายและกฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : โครงสร้างทางสังคม (Social Framework)	๑๕ เกณฑ์ชี้วัด
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๓.๑ : ผลผลิตภาพและประสิทธิภาพทางธุรกิจ (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)	๑๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๕ : ทัศนคติและค่านิยม (Attitudes and Values)	๗ เกณฑ์ชี้วัด
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ : โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)*	๒๐ 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)	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		๓๓๗ เกณฑ์ชี้วัด

*หมายเหตุ: มีเกณฑ์ชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด

๓. ที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่

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

ข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World Bank) องค์การการค้าโลก (WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้น ๆ (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 จำนวน ๖๓ ประเทศ

๔. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี ๒๕๖๓

๔.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ (ค.ศ. ๒๐๒๐)

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศปี ๒๕๖๓ (ค.ศ. ๒๐๒๐) เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๒๙ จาก ๖๓ เขตเศรษฐกิจ ลดลงจากปี ๒๕๖๒ จำนวน ๔ อันดับ (ปี ๒๕๖๒ อยู่ในอันดับที่ ๒๕) ดังนี้




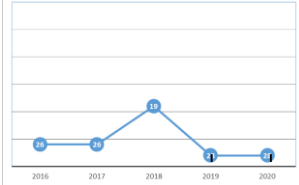



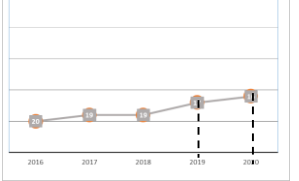

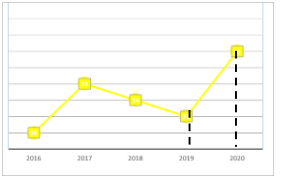
ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	เพิ่มขึ้น/ลดลง
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๘	๑๔	 ลดลง ๖ อันดับ
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๒๐	๒๓	 ลดลง ๓ อันดับ
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๗	๒๓	 เพิ่มขึ้น ๔ อันดับ (ดีขึ้น)
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๕	๔๔	 เพิ่มขึ้น ๑ อันดับ (ดีขึ้น)
ภาพรวม (Overall Performance)	๒๕	๒๙	 ลดลง ๑ อันดับ

๔.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจุบันคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ประจำปี ๒๕๖๒

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๐ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่ง และจรรยาของกระทรวงคมนาคม ๔ เกณฑ์ชี้วัด ดังนี้

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ IMD

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) 	๓๕	๓๔	๓๑	๒๗	๒๖	
โครงข่ายทางถนน (Roads)  ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๒๖	๒๖	๑๙	๒๘	๒๘	
ที่มาข้อมูล: Hard Data						
สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา						
โครงข่ายทางราง (Railroads)  ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๒	๔๒	๔๒	๔๑	๔๒	
ที่มาข้อมูล: Hard Data						
สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางราง เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา						
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)  จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก	๒๐	๑๙	๑๙	๑๗	๑๖	
ที่มา: International Civil Aviation Organization (ICAO)						
Number of passengers carried by main companies, thousands.						
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)  คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนารุรกิจ	๓๖	๓๓	๓๔	๓๕	๓๑	
ที่มาข้อมูล: EOS						
Question: Quality of air transportation encourages business development.						
ที่มาข้อมูล: EOS						
Question: Support business development.						

โดยพบว่าโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปมีอันดับดีขึ้น เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) มีอันดับดีขึ้น ๑ อันดับ (อันดับที่ ๑๖ ปี ๒๕๖๓ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๑๗ ในปี ๒๕๖๒) และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) มีอันดับดีขึ้น ๔ อันดับ (อันดับที่ ๓๑ ปี ๒๕๖๓ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๓๕ ในปี ๒๕๖๒) ในขณะที่เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) มีอันดับคงที่ (อันดับที่ ๒๘ ปี ๒๕๖๓ เท่ากับปี ๒๕๖๒) และโครงข่ายทางราง (Railroads) มีอันดับลดลง ๑ อันดับ (อันดับที่ ๔๒ ปี ๒๕๖๓ ลดลงจากอันดับที่ ๔๑ ในปี ๒๕๖๒) เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ในส่วนของโครงข่ายทางถนนและโครงข่ายทางราง ส่วนใหญ่เป็นโครงการที่มีการลงทุนสูง และใช้ระยะเวลาในการดำเนินการยาวนาน ซึ่งในปัจจุบันยังมีโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการหลายโครงการ จึงทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยขยายตัวในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ

๕. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

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

ตารางที่ ๔ ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

รายการประเมิน	รูปแบบการดำเนินการ	แนวทางการประเมิน
๑) เกณฑ์ชี้วัดโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ๑.๑) โครงข่ายทางถนน (Roads) ๑.๒) โครงข่ายทางราง (Railroads) ๑.๓) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) ๑.๔) คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)	<ul style="list-style-type: none">- เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (โครงข่ายทางถนน และโครงข่ายทางราง ให้เป็นไปตามแผนงาน/โครงการ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง และการขนส่งสินค้า- ปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางรางให้เป็นปัจจุบันทุกปี และ จัดทำข้อมูล ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน- บริหารจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none">- สนย. รวบรวมและประมวลผลข้อมูลสถานะระยะทางถนนและระยะทางรางจากหน่วยงานทั้งในและนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม รวม ๘ หน่วยงาน เสนอ IMD ผ่านทางกระทรวงคมนาคมและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ข้อมูลล่าสุด: เมษายน ๒๕๖๓)- การจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบินตามเกณฑ์มาตรฐานของ ICAO
๒. การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจในภาพรวม	<ul style="list-style-type: none">- ส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี บุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง เป็นต้น- สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ ทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อออนไลน์ รวมถึงการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ รวมทั้งเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน โดยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและหลากหลายเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความตระหนักและรับรู้ร่วมกันต่อไป	<ul style="list-style-type: none">- ผลสำรวจความคิดเห็นจากผู้บริหารภาคเอกชนใน ๖๓ ประเทศ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สิงหาคม ๒๕๖๓