

ผลการเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ (ค.ศ. ๒๐๒๑)
โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD)
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

๑. ความเป็นมา

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) เป็นสถาบันระดับโลกที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาสถานะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้อื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว มีการประกาศผลการจัดอันดับประมาณเดือนพฤษภาคม ถึงมิถุนายนของทุกปี

๒. เกณฑ์การประเมิน

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

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี ๒๕๖๔

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	กลุ่มย่อย (Sub-Factor)	เกณฑ์ชี้วัด
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	กลุ่มย่อยที่ ๑.๑ : เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)	๒๖ 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 : ระดับราคา (Prices)	๖ เกณฑ์ชี้วัด
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๒.๑ : ฐานะการคลัง (Public Finance)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๒ : นโยบายการคลัง (Finance Policy)	๑๑ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๓ : โครงสร้างเชิงสถาบัน (Institutional Framework)	๑๖ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎหมายและกฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : โครงสร้างทางสังคม (Social Framework)	๑๖ 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 : ทักษะและค่านิยม (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)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		๓๓๕ 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) องค์กรการค้าโลก (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. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔

๔.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ (ค.ศ. ๒๐๒๑)

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยปี ๒๕๖๔ (ค.ศ. ๒๐๒๑) เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๔ พบว่าประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๒๘ จาก ๖๔ เขตเศรษฐกิจ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๓ จำนวน ๑ อันดับ (ปี ๒๕๖๓ อยู่ในอันดับที่ ๒๙) ดังนี้


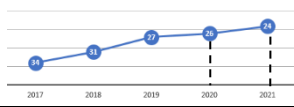

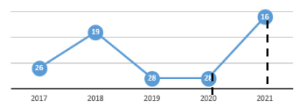






ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	เพิ่มขึ้น/ลดลง
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๑๔	๒๑	 ลดลง ๗ อันดับ
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๒๓	๒๐	 เพิ่มขึ้น ๓ อันดับ (ดีขึ้น)
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๓	๒๓	 คงที่
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๔	๔๓	 เพิ่มขึ้น ๑ อันดับ (ดีขึ้น)
ภาพรวม (Overall Performance)	๒๙	๒๘	 เพิ่มขึ้น ๑ อันดับ (ดีขึ้น)

๔.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ประจำปี ๒๕๖๔

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

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของ IMD

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) 	๓๔	๓๑	๒๗	๒๖	๒๔	
โครงข่ายทางถนน (Roads)  ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๒๖	๑๙	๒๘	๒๘	๑๖	
ที่มาข้อมูล: Hard Data สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา						
โครงข่ายทางราง (Railroads)  ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๒	๔๒	๔๑	๔๒	๔๕	
ที่มาข้อมูล: Hard Data สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางราง เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา						
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)  จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการ โดยบริษัทหลัก	๑๙	๑๙	๑๗	๑๖	๑๖	
ที่มา: International Civil Aviation Organization (ICAO) Number of passengers carried by main companies, thousands.						
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)  คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนารธุรกิจ	๓๓	๓๔	๓๕	๓๑	๓๑	
ที่มาข้อมูล: EOS Question: Quality of air transportation encourages business development.						

โดยพบว่า โครงสร้างพื้นฐานทั่วไปมีอันดับดีขึ้น เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) มีอันดับดีขึ้น ๑๒ อันดับ (อันดับที่ ๑๖ ปี ๒๕๖๔ ดีขึ้นจากอันดับที่ ๒๘ ในปี ๒๕๖๓) ในขณะที่เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) มีอันดับลดลง ๓ อันดับ (อันดับที่ ๔๕ ปี ๒๕๖๔ ลดลงจากอันดับที่ ๔๒ ในปี ๒๕๖๓) ส่วนเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) มีอันดับคงที่ (อันดับที่ ๑๖ ปี ๒๕๖๔ เท่ากับปี ๒๕๖๓) และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) มีอันดับคงที่ (อันดับที่ ๓๑ ปี ๒๕๖๔ เท่ากับปี ๒๕๖๓) ทั้งนี้ การที่อันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปของประเทศไทย ปี ๒๕๖๔ ดีขึ้นจากปี ๒๕๖๓ เล็กน้อย เนื่องจากการปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้เป็นปัจจุบันทุกปี ในขณะที่ยังมีโครงการพัฒนาโครงข่ายทางถนนและทางรางอีกจำนวนหนึ่งที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง อีกทั้งการขนส่งทางอากาศในช่วงปี ๒๕๖๓ ยังได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Coronavirus Infection Disease 2019 : COVID-19) จึงทำให้การขนส่งทางอากาศทั่วโลกมีปริมาณที่ลดลงเป็นจำนวนมาก เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๒

๕. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

IMD ได้ประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยพิจารณาจากข้อมูล ๒ ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทุติยภูมิ : Hard Data) และข้อมูลจาก

การสำรวจความคิดเห็น (EOS) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

ตารางที่ ๔ ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

รายการประเมิน	รูปแบบการดำเนินการ	แนวทางการประเมิน
<p>๑) เกณฑ์ชี้วัดโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป</p> <p>๑.๑) โครงข่ายทางถนน (Roads)</p> <p>๑.๒) โครงข่ายทางราง (Railroads)</p>	<p>- เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (โครงข่ายทางถนน และโครงข่ายทางราง) ให้เป็นไปตามแผนงาน/โครงการ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง และการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณ เพื่อแก้ไขผลกระทบจากโรค COVID-19 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควร ส่งเสริมการพัฒนาด้วยการร่วมลงทุนกับ ภาคเอกชน</p>	
<p>๑.๓) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)</p> <p>๑.๔) คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)</p>	<p>- ปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทาง รางให้เป็นปัจจุบันทุกปี และจัดทำ ข้อมูลให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน</p> <p>- บริหารจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบินให้สามารถรองรับผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยในการเดินทาง</p>	<p>- สนข. รวบรวมและประมวลผลข้อมูล สถานะ ระยะทางถนน และระยะทาง ราง จากหน่วยงานทั้งในและนอก สังกัดกระทรวงคมนาคม รวม ๘ หน่วยงาน เสนอ IMD ผ่านทาง กระทรวงคมนาคมและสำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ (ข้อมูลล่าสุด: มีนาคม ๒๕๖๔)</p> <p>- การจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบิน ตามเกณฑ์มาตรฐานของ ICAO</p>
<p>๒. การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับ ความพึงพอใจในภาพรวม</p>	<p>- พัฒนาและส่งเสริมเทคโนโลยี บุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง เป็นต้น โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษา และผู้ประกอบการที่มีความเชี่ยวชาญใน แต่ละด้าน เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดองค์ ความรู้จากผู้มีประสบการณ์จริง นำไปสู่ การพัฒนาต่อยอดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ต่อไป</p>	<p>- ผลสำรวจความคิดเห็นจาก ผู้บริหารภาคเอกชนใน ๖๔ ประเทศ</p>

รายการประเมิน	รูปแบบการดำเนินการ	แนวทางการประเมิน
	<p>- สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ ทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อออนไลน์ รวมถึงการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ รวมทั้งเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน โดยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและหลากหลายเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความตระหนักและรับรู้ร่วมกันต่อไป</p>	

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สิงหาคม ๒๕๖๔