

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ (ค.ศ. ๒๐๒๔)
สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD)

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

ในปี ๒๕๖๗ IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว จำนวน ๖๗ เขตเศรษฐกิจ ซึ่งได้เพิ่มเขตเศรษฐกิจอีก ๓ เขตเศรษฐกิจ คือ ประเทศกานา ประเทศไนจีเรีย และเครือรัฐเปอร์โตริโก (ปี ๒๕๖๖ มี ๖๔ เขตเศรษฐกิจ) และได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๗ (ค.ศ. ๒๐๒๔) เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๗

๑. เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

IMD ได้กำหนดเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย ๔ กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย ๕ กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด ๓๓๖ เกณฑ์ชี้วัด ดังตารางที่ ๑ และรูปที่ ๑ ดังนี้

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี ๒๕๖๗

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 : ราคาสินค้า (Prices)	๖ เกณฑ์ชี้วัด
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๒.๑ : การคลัง (Public Finance)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๒ : นโยบายด้านภาษี (Tax Policy)	๑๑ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๓ : กรอบการบริหารด้านสถาบัน (Institutional Framework)	๑๖ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : กรอบการบริหารด้านสังคม (Societal Framework)	๑๗ เกณฑ์ชี้วัด
๓. ประสิทธิภาพภาคของธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๓.๑ : ผลผลิตภาพและประสิทธิภาพ (Productivity & Efficiency)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๒ : ตลาดแรงงาน (Labor Market)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๓ : การเงิน (Finance)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๔ : การบริหารจัดการ (Management Practices)	๑๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๕ : ทักษะคนและค่านิยม (Attitudes & Values)	๗ เกณฑ์ชี้วัด
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ : สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)*	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๒ : โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	๑๗ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๓ : โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	๒๒ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๔ : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health & Environment)	๒๘ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๕ : การศึกษา (Education)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		๓๓๖ เกณฑ์ชี้วัด

หมายเหตุ : * มีเกณฑ์ชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด



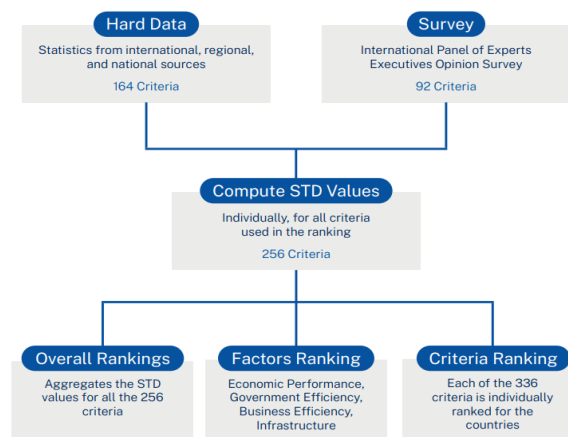
รูปที่ ๑ เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (๒๕๖๗)

ปี ๒๕๖๗ IMD ได้กำหนดข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่

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

ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (Executive Opinion Survey : EOS) จำนวน ๙๒ เกณฑ์ชี้วัด โดยสำรวจผู้บริหารระดับกลางถึงระดับสูง จำนวน ๖๗ เขตเศรษฐกิจ ระหว่างเดือนมีนาคม - พฤษภาคม ๒๕๖๗ จำนวน ๖,๖๑๒ คน



รูปที่ ๒ ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2024, IMD (2024)

๒) ข้อมูลทุติยภูมิ (Hard Data) สัดส่วน ๒ ใน ๓ (ประมาณร้อยละ ๗๐)

ข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World Bank) องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) สมาพันธ์ทางหลวงโลก (International Road Federation : IRF) สหภาพรถไฟสากล (International Union of Railways : UIC) องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development : OECD) สมาคมขนส่ง

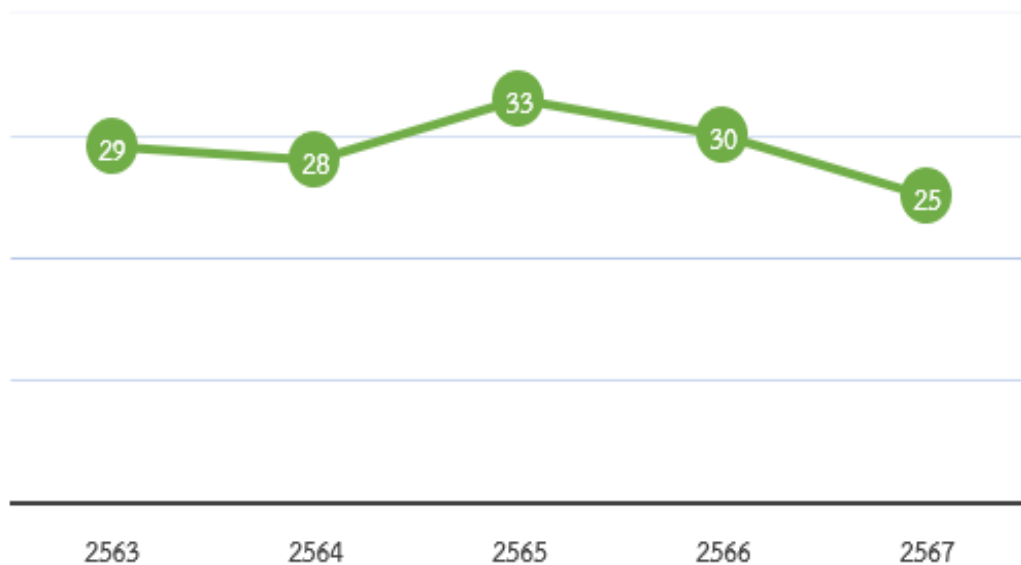
ทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้น ๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association : TMA) แบ่งข้อมูลเป็น ๒ ประเภท คือ

- **Hard Data** เป็นข้อมูลสำหรับจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับเกณฑ์ชี้วัด (Criteria Ranking) และระดับภาพรวมเปรียบเทียบทุกประเทศ (Overall Ranking) จำนวน ๑๖๔ เกณฑ์ชี้วัด
- **Background Data** เป็นข้อมูลพื้นฐานพิจารณาเบื้องต้น และใช้จัดอันดับในระดับเกณฑ์ชี้วัดเท่านั้น จำนวน ๘๐ เกณฑ์ชี้วัด

๒. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๗ ของ IMD

๒.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๗

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๗ (ค.ศ. ๒๐๒๔) พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๒๕ โดยอันดับดีขึ้น ๕ อันดับจากปี ๒๕๖๖ (ปี ๒๕๖๖ อยู่ในอันดับที่ ๓๐) จาก ๖๗ เขตเศรษฐกิจ โดยได้ประมวลผลข้อมูลการจัดอันดับในภาพรวมของประเทศไทยย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๓



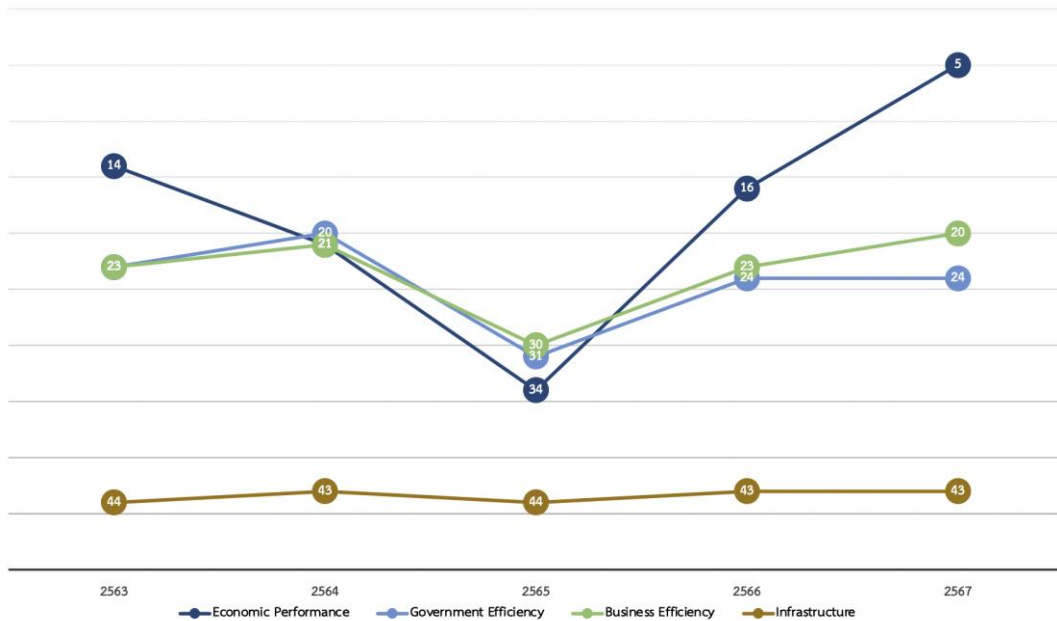
รูปที่ ๓ อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก มีผลการจัดอันดับ ดังนี้

ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๑๖	๕	↑ ดีขึ้น ๑๑ อันดับ
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๒๔	๒๔	= คงที่
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๓	๒๐	↑ ดีขึ้น ๓ อันดับ
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๓	๔๓	= คงที่
ภาพรวม (Overall Performance)	๓๐	๒๕	↑ ดีขึ้น ๕ อันดับ

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๗ ของ IMD พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมดีขึ้น ๕ อันดับ และเมื่อพิจารณาการจัดอันดับทั้ง ๔ ด้าน พบว่าประเทศไทยมีอันดับดีขึ้น ๒ ด้าน คือ ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) มีอันดับดีขึ้นมากที่สุดถึง ๑๑ อันดับ จากอันดับที่ ๑๖ ในปี ๒๕๖๖ เป็นอันดับที่ ๕ ในปี ๒๕๖๗ และด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) มีอันดับดีขึ้น ๓ อันดับ จากอันดับที่ ๒๓ ในปี ๒๕๖๖ เป็นอันดับที่ ๒๐ ในปี ๒๕๖๗ ในขณะที่ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) อยู่ลำดับที่ ๒๔ และด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อยู่ลำดับที่ ๔๓ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับจากปี ๒๕๖๖ เมื่อเทียบกับในปี ๒๕๖๗ โดยได้ประมวลผลข้อมูลอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก ย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๔



รูปที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๗ ของ IMD ในกลุ่มอาเซียน จำนวน ๕ ประเทศ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศไทย พบว่า ปี ๒๕๖๗ การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	สิงคโปร์	๔	๑	↑ ดีขึ้น ๓ อันดับ
	ไทย	๓๐	๒๕	↑ ดีขึ้น ๕ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๓๔	๒๗	↑ ดีขึ้น ๗ อันดับ
	มาเลเซีย	๒๗	๓๔	↓ ลดลง ๗ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๕๒	๕๒	= คงที่

๒.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ปี ๒๕๖๗ ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๗ ในปัจจัยชี้วัดกลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน ๕ ประเทศ พบว่า ปี ๒๕๖๗ ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง มีอันดับดีขึ้น ๕ อันดับ จากอันดับที่ ๙ ในปี ๒๕๖๖ เป็นอันดับที่ ๔ ในปี ๒๕๖๗ รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ โดยประเทศมาเลเซียและประเทศไทย ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับ จากปี ๒๕๖๖ อยู่อันดับที่ ๓๕ และอันดับที่ ๔๓ ตามลำดับ ประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ มีอันดับที่ลดลง โดยประเทศอินโดนีเซีย มีอันดับลดลง ๑ อันดับ จากอันดับที่ ๕๑ ในปี ๒๕๖๖ เป็นอันดับที่ ๕๒ ในปี ๒๕๖๗ และประเทศฟิลิปปินส์ มีอันดับลดลง ๓ อันดับ จากอันดับที่ ๕๘ ในปี ๒๕๖๖ เป็นอันดับที่ ๖๑ ในปี ๒๕๖๗ ดังแสดงในตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในปัจจัยชี้วัดกลุ่มหลักโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	สิงคโปร์	๙	๔	↑ ดีขึ้น ๕ อันดับ
	มาเลเซีย	๓๕	๓๕	= คงที่
	ไทย	๔๓	๔๓	= คงที่
	อินโดนีเซีย	๕๑	๕๒	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๕๘	๖๑	↓ ลดลง ๓ อันดับ

๒.๓ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔ ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๐ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (คค.) จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด พบว่า ประเทศไทยมีอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๗ อยู่ในอันดับที่ ๒๓ ซึ่งมีอันดับลดลง ๑ อันดับ จากอันดับที่ ๒๒ ในปี ๒๕๖๖ โดยได้ประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของ IMD ย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ ผลการจัดอันดับความสามารถแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)	๒๖	๒๔	๒๒	๒๒	๒๓	▼ ลดลง ๑ อันดับ
โครงสร้างทางถนน (Roads) ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๒๘	๑๖	๑๗	๒๑	๒๒	▼ ลดลง ๑ อันดับ
โครงข่ายทางราง (Railroads) ความหนาแน่นของโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๒	๔๕	๔๓	๔๒	๔๓	▼ ลดลง ๑ อันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก	๑๖	๑๖	๑๕	๒๗	๒๗	▬ คงที่
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	๓๑	๓๑	๓๒	๒๐	๓๐	▼ ลดลง ๑๐ อันดับ

โดยพบว่า การจัดอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) อยู่ในอันดับที่ ๒๓ ซึ่งมีอันดับที่ลดลงจากปี ๒๕๖๖ เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) และเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) มีอันดับลดลง ๑ อันดับ อยู่ในอันดับที่ ๒๒ และอันดับที่ ๔๓ ในปี ๒๕๖๗ ตามลำดับ และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) มีอันดับลดลง ๑๐ อันดับ อยู่ในอันดับที่ ๓๐ ในปี ๒๕๖๗ ส่วนเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) มีอันดับคงที่จากปี ๒๕๖๖ โดยอยู่ในอันดับที่ ๒๗ ทั้งนี้ การที่อันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ มีอันดับที่ลดลงจากปี ๒๕๖๖ โดยมีสาเหตุจาก

๑) การปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้มีความถูกต้องเป็นปัจจุบันทุกปี โดยในปี ๒๕๖๗ สนข. ได้รวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางจากหน่วยงานที่มีการกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลผลความหนาแน่นของโครงข่ายถนนและโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ตามเกณฑ์ชี้วัดปัจจัยย่อยและได้รายงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง (ณ เดือนมีนาคมของทุกปี) ในขณะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางถนนและทางราง

๒) ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ IMD ใช้ข้อมูล World Development Indicators ของธนาคารโลก (World Bank) ในปี ๒๕๖๔ พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำนวน ๑๒,๗๓๕ ล้านคน ซึ่งเป็นข้อมูลในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Coronavirus Infection Disease 2019 : COVID-19) โดยข้อมูลจำนวนผู้โดยสารยังห่างจากค่าเฉลี่ยค่อนข้างมาก ทั้งนี้ ผลการสำรวจความเห็นของผู้บริหารของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศไทยมีความเห็นว่าการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้คุณภาพการขนส่งทางอากาศสำหรับการบินทางของผู้โดยสารและการกระจายสินค้าหลังสถานการณ์ COVID-19 ยังไม่เพียงพอ เช่น จำนวนเที่ยวบิน การปรับปรุงสนามบิน และการให้บริการผู้โดยสาร

๒.๔ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนด้านการขนส่งและจราจร จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด พบว่า ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับจากปี ๒๕๖๖ ในแนวโน้มที่ลดลงในปี ๒๕๖๗ โดยประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่เกณฑ์ชี้วัดมีอันดับดีที่สุดในกลุ่มอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในภาพรวม และผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจัยชี้วัดกลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ หากประเทศไทยสามารถพัฒนาโครงข่ายทางถนนและทางราง เพิ่มปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้บริหารด้านคุณภาพการขนส่งทางอากาศจะส่งผลให้อันดับการแข่งขันของประเทศไทยด้านการขนส่งและจราจรในกลุ่มอาเซียนดีขึ้นในอนาคต โดยได้ประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ดังแสดงในตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

เกณฑ์ชี้วัด	ประเทศ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงข่ายทางถนน (Roads)	สิงคโปร์	๑	๑	= คงที่
	มาเลเซีย	๑๗	๑๓	↑ ดีขึ้น ๔ อันดับ
	ไทย	๒๑	๒๒	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๔๐	๔๒	↓ ลดลง ๒ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๓๒	๓๓	↓ ลดลง ๑ อันดับ
โครงข่ายทางราง (Railroads) โครงข่ายทางราง (Railroads) (ต่อ)	สิงคโปร์	๒	๒	= คงที่
	มาเลเซีย	๔๖	๔๙	↓ ลดลง ๓ อันดับ
	ไทย	๔๒	๔๓	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๕๐	๕๔	↓ ลดลง ๔ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๕๖	๖๑	↓ ลดลง ๕ อันดับ

เกณฑ์ชี้วัด	ประเทศ	ปี ๒๕๖๖	ปี ๒๕๖๗	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	สิงคโปร์	๔๖	๔๘	↓ ลดลง ๒ อันดับ
	มาเลเซีย	๔๐	๔๑	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	ไทย	๒๗	๒๗	= คงที่
	อินโดนีเซีย	๑๑	๑๑	= คงที่
	ฟิลิปปินส์	๓๗	๓๘	↓ ลดลง ๑ อันดับ
คุณภาพของการขนส่งทาง อากาศ (Quality of Air Transportation)	สิงคโปร์	๑๐	๑	↑ ดีขึ้น ๙ อันดับ
	มาเลเซีย	๒๖	๒๕	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
	ไทย	๒๐	๓๐	↓ ลดลง ๑๐ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๓๗	๒๙	↑ ดีขึ้น ๘ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๕๔	๖๐	↓ ลดลง ๖ อันดับ

๓. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

IMD ได้ประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน โดยพิจารณาจากข้อมูล ๒ ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (Hard Data) และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็น (EOS) (Soft Data) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

๓.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (Hard Data)

IMD ใช้ข้อมูลความหนาแน่นทางถนน (Density of the network, km roads/square km land area) และความหนาแน่นทางราง (Density of the network, km per square km) ซึ่งเป็นข้อมูลจากหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ประกอบด้วย หน่วยงานภายในสังกัด คค. ได้แก่ กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. ได้แก่ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น และกรุงเทพมหานคร โดย สนข. รวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ณ สิ้นปีปฏิทินเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและประมวลผลความหนาแน่นทางถนนและความหนาแน่นทางรางและนำเสนอ สศช. เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง (ณ เดือนมีนาคมของทุกปี) ปัจจุบัน สนข. ได้เผยแพร่ชุดข้อมูลดังกล่าวไว้ในระบบบัญชีข้อมูลของ สนข. (<https://otp.gdcatalog.go.th>) ทั้งนี้ คค. ควรปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางรางให้ถูกต้องทันสมัยเป็นปัจจุบันทุกปี และให้เป็นมาตรฐาน

๓.๒ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (Soft Data)

IMD ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหาร (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศ จึงเห็นสมควรให้หน่วยงานภายในสังกัด คค. ดำเนินการดังนี้

๑) เร่งรัดพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด เพื่อให้บริการระบบคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งให้พร้อมสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ

รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบ Feeder) เช่น รถโดยสาร เรือโดยสาร ในเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของคนทุกคน (Universal Design) นอกจากนี้ ควรพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องและความสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่การขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาแนวทางการเพิ่มเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นมาตรการการกระตุ้นเศรษฐกิจ

๒) สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐและเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน และการสร้างความเข้าใจและชี้แจงประเด็นที่เกิดขึ้นผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ประกอบด้วย สื่อสังคมออนไลน์ (Facebook Line Twitter Google Instagram YouTube และ Tiktok) รวมทั้งช่องทางโทรทัศน์ วิทยุ การจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) รวมทั้งการบูรณาการข้อมูลและกิจกรรมประชาสัมพันธ์ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สิงหาคม ๒๕๖๗