

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๘ (ค.ศ. ๒๐๒๕)
สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD)

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

ในปี ๒๕๖๘ IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว จำนวน ๖๙ เขตเศรษฐกิจ จากเดิมในปี ๒๕๖๗ มีจำนวน ๖๗ เขตเศรษฐกิจ โดยในปี ๒๕๖๘ มีเขตเศรษฐกิจที่ได้รับการจัดอันดับเพิ่มเติม จำนวน ๓ เขตเศรษฐกิจ คือ รัฐสุลต่านโอมาน สาธารณรัฐเคนยา และสาธารณรัฐนามิเบีย และมีเขตเศรษฐกิจที่ไม่เข้าร่วมการจัดอันดับ จำนวน ๑ เขตเศรษฐกิจ คือ รัฐอิสราเอล และได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๘ (ค.ศ. ๒๐๒๕) เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๘

๑. เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

IMD ได้กำหนดเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย ๔ กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย ๕ กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด ๓๔๑ เกณฑ์ชี้วัด ดังตารางที่ ๑ และรูปที่ ๑ ดังนี้

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี ๒๕๖๘

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 : ระดับราคา (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)	๑๘ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : กรอบการบริหารด้านสังคม (Societal Framework)	๑๘ เกณฑ์ชี้วัด
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (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 : ทักษะคิดและค่านิยม (Attitudes & Values)	๗ เกณฑ์ชี้วัด
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ : สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) *	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๒ : โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	๑๗ เกณฑ์ชี้วัด

กลุ่มหลัก (Main - Pillar)	กลุ่มย่อย (Sub - Factor)	เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๓ : โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	๒๓ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๔ : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health & Environment)	๓๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๕ : การศึกษา (Education)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		๓๔๑ เกณฑ์ชี้วัด

หมายเหตุ : * มีเกณฑ์ชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด ประกอบด้วย โครงข่ายทางถนน (Roads) โครงข่ายทางราง (Railroads) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)



รูปที่ ๑ เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD
ที่มา : สนช. (๒๕๖๘)

ปี ๒๕๖๘ IMD ได้กำหนดข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่

๑) ข้อมูลทฤษฎีภูมิ (Hard Data) คิดเป็นสัดส่วน ๒ ใน ๓ ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยรวม (ประมาณร้อยละ ๗๐)

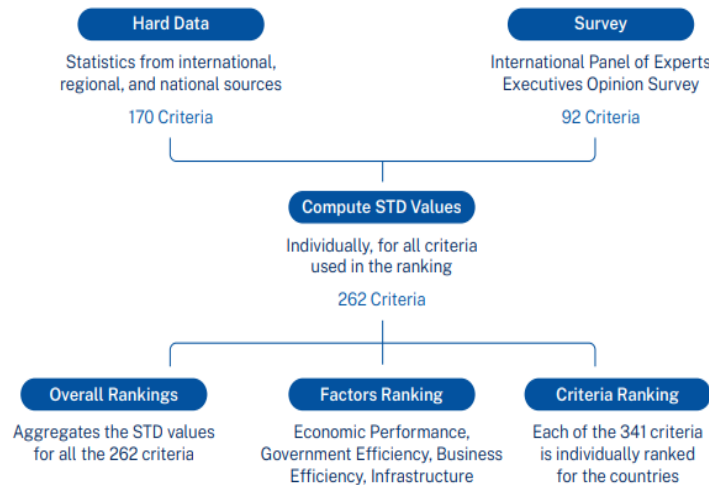
ข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World Bank) องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) สมาพันธ์ทางหลวงโลก (International Road Federation : IRF) สหภาพรถไฟสากล (International Union of Railways : UIC) องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development : OECD) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (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** เป็นข้อมูลเชิงสถิติที่ใช้สำหรับจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับเกณฑ์ชี้วัด (Criteria Ranking) และระดับภาพรวมเปรียบเทียบทุกประเทศ (Overall Ranking) จำนวน ๑๗๐ เกณฑ์ชี้วัด

- **Background Data** เป็นข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นไม่ได้นำมาใช้ในการคำนวณเพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยตรง แต่ใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ในการจัดอันดับระดับเกณฑ์ชีวิตเท่านั้น จำนวน ๗๙ เกณฑ์ชีวิต

๒) ข้อมูลปฐมภูมิ (Soft Data) คิดเป็นสัดส่วน ๑ ใน ๓ ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยรวม (ประมาณร้อยละ ๓๐)

ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารระดับสูงในภาคเอกชนและธุรกิจ ซึ่งทำการสำรวจและไม่มีการเปิดเผยแบบสำรวจความคิดเห็น (Executive Opinion Survey : EOS) มีจำนวน ๙๒ เกณฑ์ชีวิต



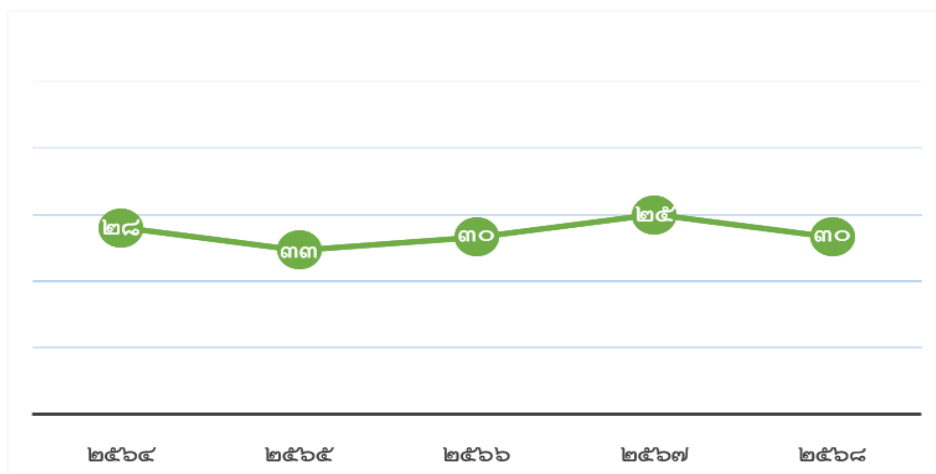
รูปที่ ๒ ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet ๒๐๒๕, IMD (๒๐๒๕)

๒. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๘ ของ IMD

๒.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทย ปี ๒๕๖๘

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๘ (ค.ศ. ๒๐๒๕) พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๓๐ ลดลง ๕ อันดับ จากปี ๒๕๖๗ (ปี ๒๕๖๗ อยู่ในอันดับที่ ๒๕) จาก ๖๙ เขตเศรษฐกิจ โดยจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทยย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๓



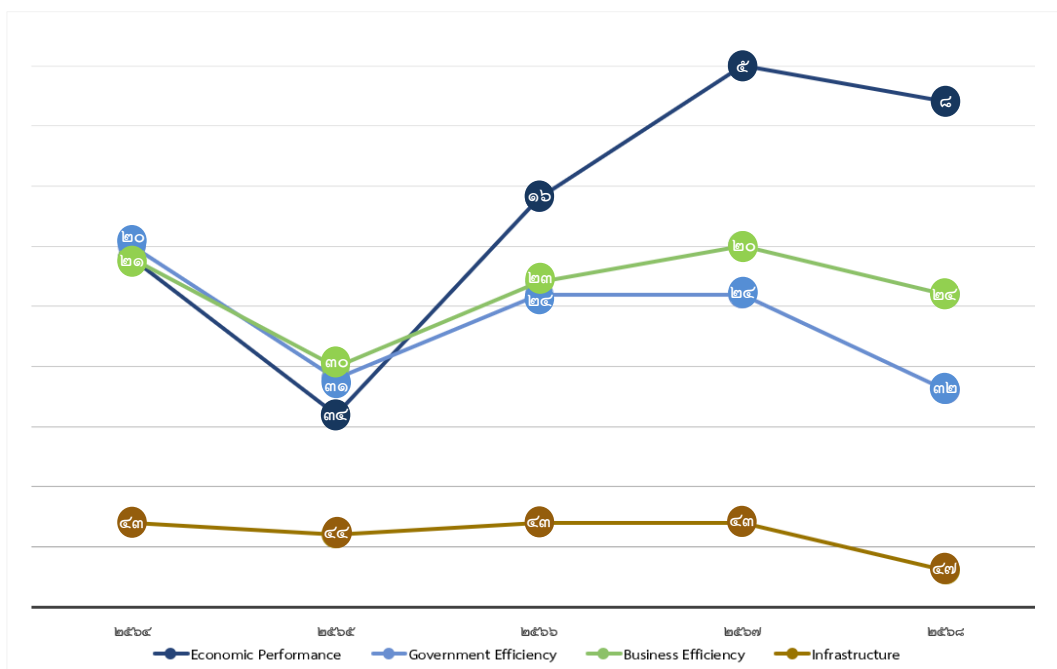
รูปที่ ๓ อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก มีผลการจัดอันดับ ดังนี้

ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๕	๘	↓ ลดลง ๓ อันดับ
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๒๔	๓๒	↓ ลดลง ๘ อันดับ
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๐	๒๔	↓ ลดลง ๔ อันดับ
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๓	๔๗	↓ ลดลง ๔ อันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	๒๕	๓๐	↓ ลดลง ๕ อันดับ

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๘ ของ IMD พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมลดลง ๕ อันดับ จากปี ๒๕๖๗ และเมื่อพิจารณาการจัดอันดับทั้ง ๔ ด้าน พบว่าประเทศไทยมีอันดับลดลงทุกด้าน คือ ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) อยู่ในอันดับที่ ๘ (ลดลง ๓ อันดับ) ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) อยู่ในอันดับที่ ๓๒ เป็นอันดับที่ลดลงมากที่สุด (ลดลง ๘ อันดับ) ด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) อยู่ในอันดับที่ ๒๔ (ลดลง ๔ อันดับ) และด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อยู่ในอันดับที่ ๔๗ (ลดลง ๔ อันดับ) สามารถประมวลผลข้อมูลอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก ย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๔



รูปที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๘ ของ IMD ในกลุ่มอาเซียน จำนวน ๕ ประเทศ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศไทย พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	สิงคโปร์	๑	๒	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	มาเลเซีย	๓๔	๒๓	↑ ดีขึ้น ๑๑ อันดับ
	ไทย	๒๕	๓๐	↓ ลดลง ๕ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๒๗	๔๐	↓ ลดลง ๑๓ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๕๒	๕๑	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ

๒.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ปี ๒๕๖๘ ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๘ ในปัจจัยชีวิตกลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน ๕ ประเทศ จากปี ๒๕๖๗ พบว่า ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง อยู่ในอันดับที่ ๖ (ลดลง ๒ อันดับ) รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ โดยประเทศมาเลเซียไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับอยู่อันดับที่ ๓๕ ประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ ๔๗ (ลดลง ๔ อันดับ) ประเทศอินโดนีเซีย อยู่ในอันดับที่ ๕๗ (ลดลง ๕ อันดับ) และประเทศฟิลิปปินส์ อยู่ในอันดับที่ ๖๐ (ดีขึ้น ๑ อันดับ) ดังแสดงในตารางที่ ๔

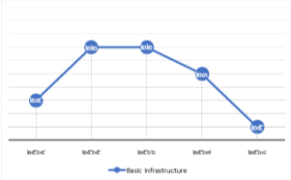
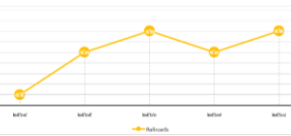
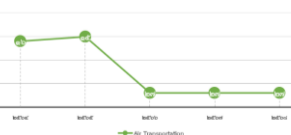
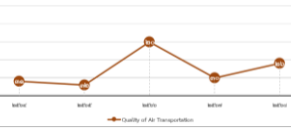
ตารางที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชีวิตกลุ่มหลักโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	สิงคโปร์	๔	๖	↓ ลดลง ๒ อันดับ
	มาเลเซีย	๓๕	๓๕	= คงที่
	ไทย	๔๓	๔๗	↓ ลดลง ๔ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๕๒	๕๗	↓ ลดลง ๕ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๖๑	๖๐	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ

๒.๓ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๘ ของประเทศไทย

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔ ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๐ เกณฑ์ชีวิต ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (คค.) จำนวน ๔ เกณฑ์ชีวิต พบว่า ประเทศไทย มีอันดับกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๘ อยู่ในอันดับที่ ๒๕ ซึ่งมีอันดับลดลง ๒ อันดับ จากปี ๒๕๖๗ โดยสามารถประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของ IMD ย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
กลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)	๒๔	๒๒	๒๒	๒๓	๒๕	▼ ลดลง ๒ อันดับ 
โครงข่ายทางถนน (Roads) ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๑๖	๑๗	๒๑	๒๒	๒๓	▼ ลดลง ๑ อันดับ 
โครงข่ายทางราง (Railroads) ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๕	๔๓	๔๒	๔๓	๔๒	▲ ดีขึ้น ๑ อันดับ 
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก	๑๖	๑๕	๒๗	๒๗	๒๗	■ คงที่ 
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	๓๑	๓๒	๒๐	๓๐	๒๖	▲ ดีขึ้น ๔ อันดับ 

พบว่า การจัดอันดับกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๘ อยู่ในอันดับที่ ๒๕ มีอันดับที่ลดลง ๒ อันดับ จากปี ๒๕๖๗ ซึ่งมีเกณฑ์ชี้วัดทั้งหมด จำนวน ๒๐ เกณฑ์ชี้วัด ที่ครอบคลุมด้านสาธารณูปโภคทางกายภาพและสังคมที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เมื่อพิจารณาอันดับในภาพรวมแล้วมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย ในส่วนเกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวกับการขนส่งและจราจรของ คค. จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด พบว่า เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) อยู่ในอันดับที่ ๒๓ (ลดลง ๑ อันดับ) เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) อยู่ในอันดับที่ ๔๒ (ดีขึ้น ๑ อันดับ) เกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ ๒๗ (คงที่) และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) อยู่ในอันดับ ๒๖ (ดีขึ้น ๔ อันดับ) โดยมีสาเหตุจาก

๑) การปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้มีความถูกต้องเป็นปัจจุบันทุกปี โดยรวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางจากหน่วยงานที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลผล

ความหนาแน่นของโครงข่ายทางถนนและโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ในขณะที่หน่วยงานที่มีภารกิจการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ภายในสังกัด คค. ประกอบด้วย กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. ได้แก่ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สถ.) และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ทั้งนี้ หน่วยงานยังอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนงานก่อสร้างโครงข่ายทางถนนและทางราง

๒) ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ IMD ใช้ข้อมูล World Development Indicators ของธนาคารโลก (World Bank) ในปี ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นข้อมูลในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Coronavirus Infection Disease 2019 : COVID-19) พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำนวน ๑๒,๗๓๕ ล้านคน ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๖๘ มีจำนวนที่ลดลงจากปี ๒๕๖๗ และจำนวนผู้โดยสารห่างจากค่าเฉลี่ยค่อนข้างมาก

๓) ผลการสำรวจความเห็นของผู้บริหารของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศมีความเห็นว่าการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น จำนวนเที่ยวบิน การปรับปรุงสนามบิน การให้บริการผู้โดยสารให้มีคุณภาพในการให้บริการการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าดีขึ้น ซึ่งสามารถช่วยกระตุ้นและส่งเสริมภาคธุรกิจได้

๒.๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ด้านการขนส่งและจราจร จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่เกณฑ์ชี้วัดมีอันดับดีที่สุด ๓ เกณฑ์ชี้วัด ประกอบด้วย โครงข่ายทางถนน (Roads) โครงข่ายทางราง (Railroads) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) ส่วนเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ ๕ ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่เกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) เป็นอันดับที่ดีที่สุดของกลุ่มอาเซียน ส่วนประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๒ ของเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) ส่วนโครงข่ายทางถนน (Roads) อยู่ในอันดับที่ ๓ ของกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง และการลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม รวมทั้งการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มาอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ดังแสดงในตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

เกณฑ์ชี้วัด	ประเทศ	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงข่ายทางถนน (Roads)	สิงคโปร์	๑	๑	= คงที่
	มาเลเซีย	๑๓	๒๐	↓ ลดลง ๗ อันดับ
	ไทย	๒๒	๒๓	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๔๒	๔๒	= คงที่
	ฟิลิปปินส์	๓๓	๓๒	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
โครงข่ายทางราง (Railroads)	สิงคโปร์	๒	๒	= คงที่
	มาเลเซีย	๔๙	๔๙	= คงที่
	ไทย	๔๓	๔๒	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๕๔	๕๕	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๖๑	๖๒	↓ ลดลง ๑ อันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	สิงคโปร์	๔๘	๔๘	= คงที่
	มาเลเซีย	๔๑	๔๐	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
	ไทย	๒๗	๒๗	= คงที่
	อินโดนีเซีย	๑๑	๑๑	= คงที่
	ฟิลิปปินส์	๓๘	๓๗	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
คุณภาพของการขนส่ง ทางอากาศ (Quality of Air Transportation)	สิงคโปร์	๑	๒	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	มาเลเซีย	๒๕	๓๒	↓ ลดลง ๗ อันดับ
	ไทย	๓๐	๒๖	↑ ดีขึ้น ๔ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๒๙	๔๔	↓ ลดลง ๑๕ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๖๐	๕๗	↑ ดีขึ้น ๓ อันดับ

๓. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

การประเมินคุณภาพเกณฑ์ชี้วัดโครงสร้างพื้นฐานในส่วนที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยพิจารณาจากข้อมูล ๒ ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (Hard Data) และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูงในภาคเอกชนและธุรกิจ (EOS) (Soft Data) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ ดังนี้

๓.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (Hard Data)

การรวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ณ สิ้นปีปฏิทิน จากหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ประกอบด้วย หน่วยงานภายในสังกัด คค. ได้แก่ ทล. ทช. ขร. รฟท. กทพ. รฟม. และ รฟฟท. และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. ได้แก่ สธ. และ กทม. เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและประมวลผลความหนาแน่นทางถนนและความหนาแน่นทางราง ที่เป็นปัจจุบัน และนำเสนอสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ TMA เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง

๓.๒ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (Soft Data)

หน่วยงานในสังกัด คค. ควรเร่งรัดและดำเนินงานตามภารกิจ ดังนี้

๑) เร่งรัดพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด เพื่อให้บริการระบบคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งให้พร้อมสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าของประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบ Feeder) เช่น รถโดยสาร เรือโดยสาร ในเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของคนทุกคน (Universal Design) นอกจากนี้ ควรพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องและความสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่การขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาแนวทางการเพิ่มเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่ เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของการท่องเที่ยวซึ่งเป็นมาตรการการกระตุ้นเศรษฐกิจ

๒) สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐและเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน และการสร้างความเข้าใจและชี้แจงประเด็นที่เกิดขึ้นผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่ทันกาล และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ประกอบด้วย สื่อสังคมออนไลน์ (Facebook Line Twitter Instagram YouTube และ Tiktok) รวมทั้งการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) การบูรณาการข้อมูล กิจกรรมประชาสัมพันธ์ และความร่วมมือร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสามารถทำงานร่วมกับ TMA ด้านการประชาสัมพันธ์นโยบายสำคัญที่ภาครัฐดำเนินงานขับเคลื่อนด้านโครงสร้างพื้นฐาน แผนงานโครงการสำคัญด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารไปสู่ภาคเอกชนได้มากขึ้น

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สิงหาคม ๒๕๖๘