ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี ๒๕๖๙ (ค.ศ. ๒๐๒๖) สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD)

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

ในปี ๒๕๖๙ IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว จำนวน ๗๐ เขตเศรษฐกิจ จากเดิมในปี ๒๕๖๘ มีจำนวน ๖๙ เขตเศรษฐกิจ โดยในปี ๒๕๖๙ มีเขตเศรษฐกิจที่ได้รับการจัดอันดับเพิ่มเติม จำนวน ๑ เขตเศรษฐกิจ คือ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๙ (ค.ศ. ๒๐๒๖) เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๙

๑. เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

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

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี ๒๕๖๙

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 : ผลิตภาพและประสิทธิภาพ (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 : ทัศนคติและค่านิยม (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)	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 : สนข. (๒๕๖๙)

ปี ๒๕๖๘ IMD ได้กำหนดข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วนหลัก ได้แก่

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

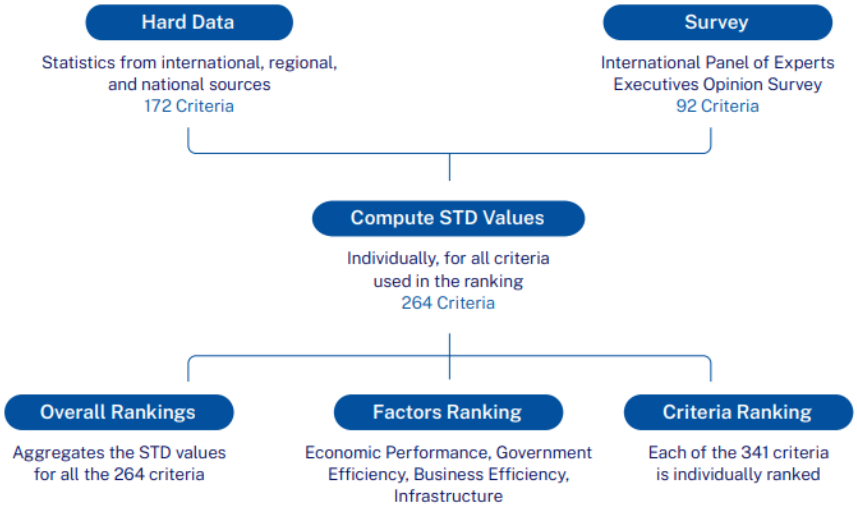
ข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World Bank) องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) สมาพันธ์ทางหลวงโลก (International Road Federation : IRF) สหภาพรถไฟสากล (International Union of Railways : 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 แต่ใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ในการจัดอันดับระดับเกณฑ์ชี้วัดเท่านั้น จำนวน ๗๙ เกณฑ์ชี้วัด

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

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



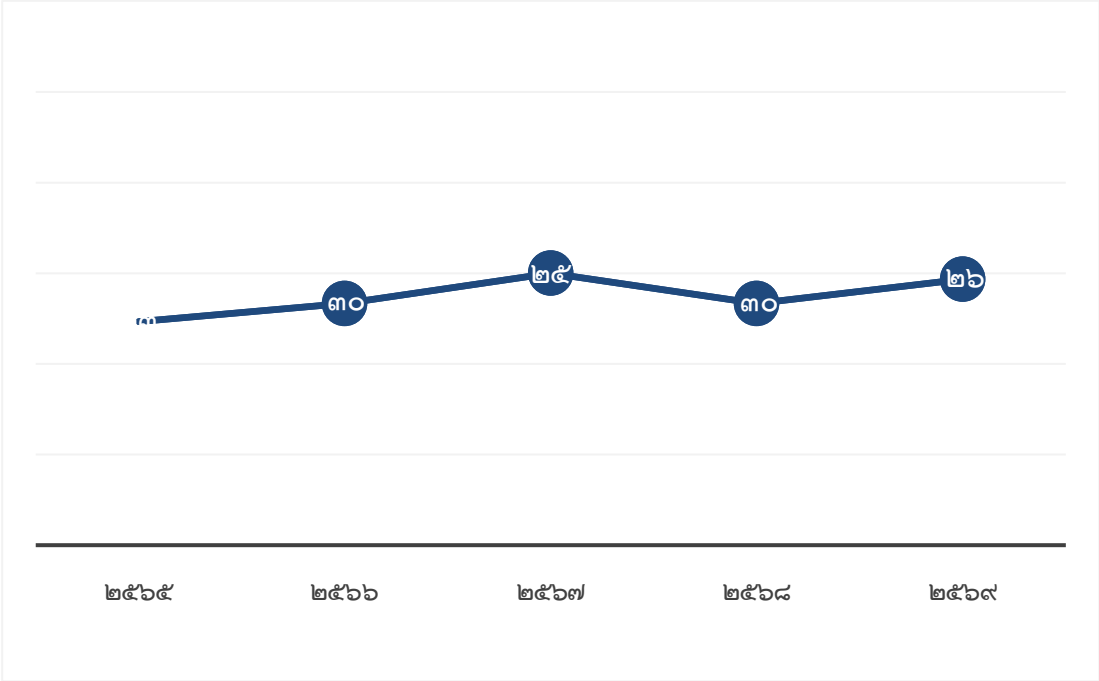
รูปที่ ๒ ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet ๒๐๒๖, IMD (๒๐๒๖)

๒. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๙ ของ IMD

๒.๑ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทย ปี ๒๕๖๙

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๙ (ค.ศ. ๒๐๒๖) พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ ๒๖ ดีขึ้น ๔ อันดับ จากปี ๒๕๖๘ (ปี ๒๕๖๘ อยู่ในอันดับที่ ๓๐) จาก ๗๐ เขตเศรษฐกิจ โดยจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทยย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๓



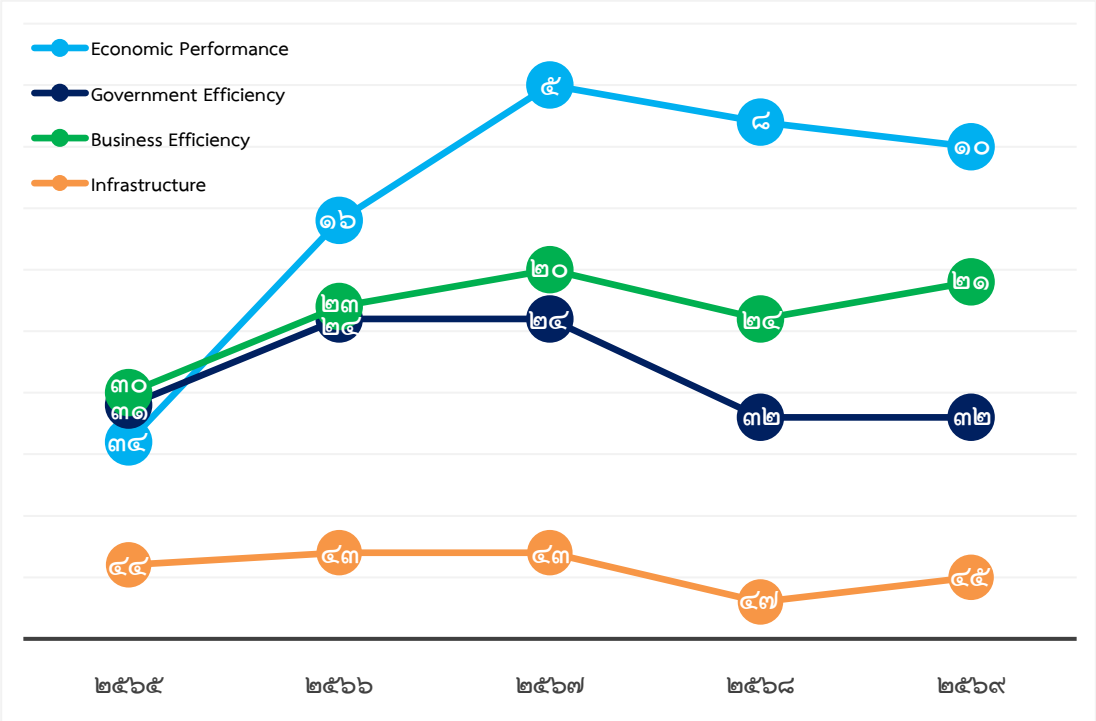
รูปที่ ๓ อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก มีผลการจัดอันดับ ดังนี้

ตารางที่ ๒ ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด ๔ กลุ่มหลัก

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย		
	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	๘	**๑๐**	↓ ลดลง ๒ อันดับ
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	๓๒	**๓๒**	= คงที่
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	๒๔	**๒๑**	↑ ดีขึ้น ๓ อันดับ
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	๔๗	**๔๕**	↑ ดีขึ้น ๒ อันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	๓๐	**๒๖**	↑ ดีขึ้น ๔ อันดับ

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๙ ของ IMD พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมดีขึ้น ๔ อันดับ จากปี ๒๕๖๘ และเมื่อพิจารณาการจัดอันดับทั้ง ๔ ด้าน พบว่า ประเทศไทยมีอันดับดีขึ้น ๒ ด้าน คือ ด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) อยู่ในอันดับที่ ๒๑ (ดีขึ้น ๓ อันดับ) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อยู่ในอันดับที่ ๔๕ (ดีขึ้น ๒ อันดับ) ในขณะที่ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) อยู่ในอันดับที่ ๑๐ (ลดลง ๒ อันดับ) และด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) อยู่ในอันดับที่ ๓๒ (คงที่) สามารถประมวลผลข้อมูลอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก ย้อนหลัง ๕ ปี ดังแสดงในรูปที่ ๔



รูปที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง ๔ กลุ่มหลัก โดย IMD ย้อนหลัง ๕ ปี

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๙ ของ IMD ในกลุ่มอาเซียน จำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และประเทศไทย พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ประเทศฟิลิปปินส์ และประเทศอินโดนีเซีย ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	สิงคโปร์	๒	**๑**	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
	มาเลเซีย	๒๓	**๑๕**	↑ ดีขึ้น ๘ อันดับ
	ไทย	๓๐	**๒๖**	↑ ดีขึ้น ๔ อันดับ
	เวียดนาม	-	**๒๗**	-
	ฟิลิปปินส์	๕๑	**๔๗**	↑ ดีขึ้น ๔ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๔๐	**๔๘**	↓ ลดลง ๘ อันดับ

๒.๒ ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ปี ๒๕๖๙ ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี ๒๕๖๙ ในปัจจัยชี้วัดกลุ่มหลักที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน ๖ ประเทศ จากปี ๒๕๖๘ พบว่า ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง อยู่ในอันดับที่ ๕ (ดีขึ้น ๑ อันดับ) รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ โดยประเทศมาเลเซีย และประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ ๓๓ และ ๔๕ ตามลำดับ (ดีขึ้น ๒ อันดับ) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม อยู่ในอันดับที่ ๔๖ (ได้รับการจัดอันดับเป็นปีแรก) ประเทศอินโดนีเซีย อยู่ในอันดับที่ ๕๘ (ลดลง ๑ อันดับ) และประเทศฟิลิปปินส์ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับ อยู่ในอันดับที่ ๖๐ ดังแสดงในตารางที่ ๔

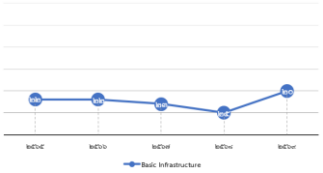
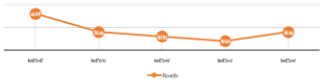
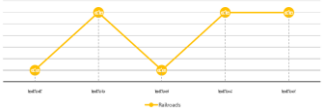
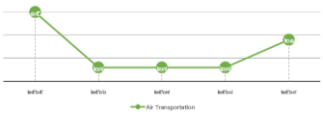
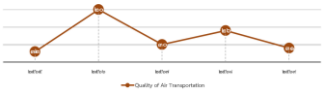
ตารางที่ ๔ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดกลุ่มหลักโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	สิงคโปร์	๖	**๕**	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
	มาเลเซีย	๓๕	**๓๓**	↑ ดีขึ้น ๒ อันดับ
	ไทย	๔๗	**๔๕**	↑ ดีขึ้น ๒ อันดับ
	เวียดนาม	-	**๔๖**	-
	อินโดนีเซีย	๕๗	**๕๘**	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๖๐	**๖๐**	= คงที่

๒.๓ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๙ ของประเทศไทย

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ ๔ ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย ๒๐ เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (คค.) จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด พบว่า ประเทศไทยมีอันดับกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ปี ๒๕๖๙ อยู่ในอันดับที่ ๒๐ ซึ่งมีอันดับดีขึ้น ๕ อันดับ จากปี ๒๕๖๘ 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)	**๒๒**	**๒๒**	**๒๓**	**๒๕**	**๒๐**	▲ ดีขึ้น ๕ อันดับ 
โครงข่ายทางถนน (Roads) ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๑๗	๒๑	๒๒	๒๓	**๒๑**	▲ ดีขึ้น ๒ อันดับ
	ที่มาข้อมูล : Hard Data สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน เสนอ IMD ปี ๒๕๖๘					
โครงข่ายทางราง (Railroads) ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๓	๔๒	๔๓	๔๒	**๔๒**	= คงที่
	ที่มาข้อมูล: Hard Data สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางราง เสนอ IMD ปี ๒๕๖๘					
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโดยบริษัทหลัก	๑๕	๒๗	๒๗	๒๗	**๒๑**	▲ ดีขึ้น ๖ อันดับ
	ที่มาข้อมูล : Background Data International Civil Aviation Organization (ICAO) Number of passengers carried by main companies, thousands.					
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	๓๒	๒๐	๓๐	๒๖	**๓๑**	▼ ลดลง ๕ อันดับ
	ที่มาข้อมูล : Survey Data (EOS) Question : Quality of air transportation encourages business development.					

พบว่า การจัดอันดับกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ปี ๒๕๖๙ อยู่ในอันดับที่ ๒๐ มีอันดับที่ดีขึ้น ๕ อันดับ จากปี ๒๕๖๘ ซึ่งมีเกณฑ์ชี้วัดทั้งหมด จำนวน ๒๐ เกณฑ์ชี้วัด ที่ครอบคลุมด้านสาธารณูปโภคทางกายภาพและสังคมที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ในส่วนเกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวกับด้านการขนส่งและจราจรของ คค. จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด พบว่า เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) อยู่ในอันดับที่ ๒๑ (ดีขึ้น ๒ อันดับ) เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) อยู่ในอันดับที่ ๔๒ (คงที่) เกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ ๒๑ (ดีขึ้น ๖ อันดับ) และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ ๓๑ (ลดลง ๕ อันดับ) โดยมีสาเหตุจาก

๑) การปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้มีความถูกต้องเป็นปัจจุบันทุกปี โดยรวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางจากหน่วยงานที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อประมวลผลความหนาแน่นของโครงข่ายทางถนนและโครงข่ายทางราง (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.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ทั้งนี้ หน่วยงานยังอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนงานก่อสร้างโครงข่ายทางถนนและทางราง

๒) ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ IMD ใช้ข้อมูล World Development Indicators ของธนาคารโลก (World Bank) ในปี ๒๕๖๖ พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยาน แห่งประเทศไทย มีจำนวน ๕๑,๙๒๑ ล้านคน ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยรวมของทุกประเทศ จำนวน ๕๘,๒๐๑ ล้านคน ส่งผลให้อันดับของประเทศไทยในปี ๒๕๖๙ มีอันดับที่ดีขึ้นอยู่ในอันดับที่ ๒๑ (ดีขึ้น ๖ อันดับ)

๓) ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศ ดำเนินการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน ๒๕๖๙ และมีเกณฑ์คะแนนในช่วง ๐ - ๑๐ คะแนน พบว่า ในปี ๒๕๖๙ ประเทศไทยมีผลการสำรวจฯ คะแนนเท่ากับ ๗.๐๗ ซึ่งมีผลการสำรวจฯ สูงกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกประเทศ ๐.๒๕ คะแนน (ค่าเฉลี่ยรวมฯ มีคะแนนเท่ากับ ๖.๘๒) โดยในปี ๒๕๖๘ ประเทศไทยมีผลการสำรวจฯ คะแนนเท่ากับ ๗.๕๕ ซึ่งมีผลการสำรวจฯ สูงกว่าค่าเฉลี่ยรวมฯ ๐.๖๗ คะแนน (ค่าเฉลี่ยรวมฯ มีคะแนนเท่ากับ ๖.๘๘) ส่งผลทำให้อันดับของประเทศไทยในปี ๒๕๖๙ มีอันดับที่ลดลงอยู่ในอันดับที่ ๓๑ (ลดลง ๕ อันดับ) จึงมีความเห็นว่าควรมีการปรับปรุงการให้บริการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น จำนวนเที่ยวบิน การปรับปรุงสนามบิน การให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่มีคุณภาพ 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 ๔ ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่เกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) เป็นอันดับที่ดีที่สุดของกลุ่มอาเซียน เนื่องจากเป็นประเทศที่มีพื้นที่เป็นหมู่เกาะขนาดใหญ่ และมีประชากรมากที่สุดในกลุ่มอาเซียน จึงทำให้การขนส่งทางอากาศมีความจำเป็นในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเกาะและการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลทำให้ประเทศอินโดนีเซียมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักสูงที่สุดในกลุ่มอาเซียน ส่วนประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๒ ของเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) ส่วนโครงข่ายทางถนน (Roads) และการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ ๓ ของกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง การลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม รวมทั้งการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ อย่างต่อเนื่อง โดยสามารถประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ดังแสดงในตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

เกณฑ์ชี้วัด	ประเทศ	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงข่ายทางถนน (Roads)	สิงคโปร์	๑	๑	= คงที่
	มาเลเซีย	๒๐	๑๕	↑ ดีขึ้น ๕ อันดับ
	ไทย	๒๓	๒๑	↑ ดีขึ้น ๒ อันดับ
	เวียดนาม	-	-	ไม่มีข้อมูลการจัดอับดับ
	อินโดนีเซีย	๔๒	๔๑	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๓๒	๓๑	↑ ดีขึ้น ๑ อันดับ
โครงข่ายทางราง (Railroads)	สิงคโปร์	๒	๒	= คงที่
	มาเลเซีย	๔๙	๕๑	↓ ลดลง ๒ อันดับ
	ไทย	๔๒	๔๒	= คงที่
	เวียดนาม	-	๔๔	-
	อินโดนีเซีย	๕๕	๕๖	↓ ลดลง ๑ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๖๒	๖๓	↓ ลดลง ๑ อันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	สิงคโปร์	๔๘	๒๓	↑ ดีขึ้น ๒๕ อันดับ
	มาเลเซีย	๔๐	๒๔	↑ ดีขึ้น ๑๖ อันดับ
	ไทย	๒๗	๒๑	↑ ดีขึ้น ๖ อันดับ
	เวียดนาม	-	๑๙	-
	อินโดนีเซีย	๑๑	๘	↑ ดีขึ้น ๓ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๓๗	๒๗	↑ ดีขึ้น ๑๐ อันดับ
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)	สิงคโปร์	๒	๕	↓ ลดลง ๓ อันดับ
	มาเลเซีย	๓๒	๓๗	↓ ลดลง ๕ อันดับ
	ไทย	๒๖	๓๑	↓ ลดลง ๕ อันดับ
	เวียดนาม	-	๓๒	-
	อินโดนีเซีย	๔๔	๕๐	↓ ลดลง ๖ อันดับ
	ฟิลิปปินส์	๕๗	๕๓	↑ ดีขึ้น ๔ อันดับ

๓. ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

การประเมินคุณภาพเกณฑ์ชี้วัดโครงสร้างพื้นฐานในส่วนที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยพิจารณาจากข้อมูล ๒ ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูงในภาคเอกชนและธุรกิจ (EOS) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ดังนี้

๓.๑ การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร

การรวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ณ สิ้นปีปฏิทิน จากหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ประกอบด้วย หน่วยงานภายในสังกัด คค. ได้แก่ ทล. ทช. ขร. รฟท. กทพ. รฟม. และ รฟฟท. และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. ได้แก่ สถ. และ กทม. เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและประมวลผลความหนาแน่นทางถนนและความหนาแน่นทางรางที่เป็นปัจจุบัน และนำส่งสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ TMA เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง

๓.๒ การเร่งรัดและดำเนินงานตามภารกิจเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ

หน่วยงานในสังกัด คค. ควรเร่งรัดและดำเนินงานตามภารกิจ ดังนี้

๑) เร่งรัดพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด เพื่อให้บริการระบบคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งให้พร้อมสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบเป็นการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าของประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำเป็นต้อง เร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบ Feeder) เช่น รถโดยสารและเรือโดยสารในเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของคนทุกคน (Universal Design) นอกจากนี้ ควรพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง มีระบบขนส่งสาธารณะที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยาน ในการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ครอบคลุม และราคาที่เหมาะสม และความสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่การขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

๒) สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อสร้างการรับรู้และทัศนคติที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐและมีเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกันและการสร้างความเข้าใจและชี้แจงประเด็นที่เกิดขึ้นผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่ทันกาล และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ประกอบด้วย อินโฟกราฟิก (Infographic) สื่อสังคมออนไลน์โดยกลุ่มผู้มีอิทธิพลทางสื่อสังคมออนไลน์ (Influencer) เช่น Facebook Line Twitter Instagram YouTube และ Tiktok รวมทั้งการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Activities) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) การพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) การบูรณาการข้อมูลกิจกรรมประชาสัมพันธ์ และความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสามารถทำงานร่วมกับ TMA ด้านการประชาสัมพันธ์นโยบายสำคัญที่ภาครัฐดำเนินงานขับเคลื่อนด้านโครงสร้างพื้นฐาน แผนงานโครงการสำคัญด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารไปสู่ภาคเอกชนได้มากขึ้น

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
เดือนกันยายน ๒๕๖๙