

บทที่ 6 แนวโน้มการแข่งขันของตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์

ในบทนี้ได้กล่าวถึงการวิเคราะห์แนวโน้มการแข่งขันของตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์และความสามารถในการแข่งขันของภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม GMS 5 ประเทศ ได้แก่ จีน เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา และระหว่างไทยกับมาเลเซีย โดยใช้ Dual Double Diamond Model (DDDM) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์

6.1 ความเป็นมาของ Dual Double Diamond Model (DDDM)

Diamond Model เป็นแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับในการประเมินศักยภาพการแข่งขันของภาคเศรษฐกิจต่างๆ ในระดับชาติมากกว่า 20 ปี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นักวิชาการและนักวิจัยต่างก็พัฒนาแนวทางปรับปรุงเครื่องมือให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สำหรับแบบจำลอง Dual Double Diamond Model (DDDM) ได้พัฒนาขึ้นจาก Diamond Model โดย Cho, Moon และ Kim ในปี พ.ศ. 2552¹ เพื่อให้ธุรกิจข้ามชาติ (Multinational Enterprises : MNEs) ใช้ประเมินความได้เปรียบของธุรกิจ เมื่อต้องพิจารณาการลงทุนที่มีศักยภาพของประเทศในทวีปเอเชีย นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 ได้มีการประยุกต์ใช้ DDDM ในการศึกษาอื่นๆ อาทิ

- การศึกษาความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทพลังงานทดแทนสัญชาติเยอรมันในสหพันธรัฐรัสเซีย² (รัสเซีย)
- การศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านความสามารถในการแข่งขันของสาธารณรัฐเช็ก (เช็ก) สาธารณรัฐฮังการี (ฮังการี) สาธารณรัฐโปแลนด์ (โปแลนด์) และสาธารณรัฐสโลวัก (สโลวัก) หลังการเข้าเป็นสมาชิกสหภาพยุโรป³
- การศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของสาธารณรัฐโรมาเนีย (โรมาเนีย) และประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปอื่นๆ⁴
- การศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในจีน อินเดีย และสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้)

ดังนั้น เพื่อเปรียบเทียบและประเมินความสามารถในการแข่งขันของภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ในศึกษานี้จึงประยุกต์ใช้ DDDM เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์

¹ Does one size fit all? A Dual Double Diamond approach to country-specific advantages; Cho, Moon & Kim, Asian Business & Management, Volume 8, 1, 83-102, 2009.

² Competitive advantage of German renewable energy firms in Russia, C. Dogl & D. Holtbrugge, Journal of East European Management Studies, Vol. 15, 2010.

³ Changes In Competitiveness Among The Visegrad Countries After Accession To The European Union: A Comparative Analysis Based On A Generalized Double Diamond Model, E. Molendowski and M. Zmuda, 2013.

⁴ Some Empirical Approaches of the Competitiveness' Diamond - The Case of the Romanian Economy, C. Postelnicu and I.M. Ban, Romanian Economic Journal, No. 36, 2010.

6.2 ข้อมูลสำหรับการสร้าง Dual Double Diamond Model

ในการสร้างแบบจำลอง DDDM ได้นำข้อมูล เพื่อการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันมาจาก 2 แหล่ง ดังนี้

- ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อมูลจากรายงานสถิติของหน่วยงานระดับนานาชาติ ซึ่งเป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลาย
- ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก

6.2.1 ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลสถิติซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้รวบรวมจากข้อมูลสถิติและรายงานการศึกษา เช่น

- รายงาน “The Global Competitiveness Report 2014-2015” โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีรายงานดัชนี Global Competitiveness Index (GCI) ที่ประเมินจากตัวชี้วัด 116 ตัวชี้วัด ซึ่งมาจากแหล่งข้อมูลสองส่วน คือ
 - ข้อมูลปฐมภูมิ จากการสำรวจ “Executive Opinion Survey” ประจำปีของ WEF โดยสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารธุรกิจกว่า 14,000 รายใน 148 ประเทศ
 - ข้อมูลทุติยภูมิ จากข้อมูลสถิติโดยหน่วยงานระดับสากล รวมถึง United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), International Monetary Fund (IMF) และ World Health Organization (WHO)
- Key Indicators for Asia and the Pacific โดย Asian Development Bank ปี พ.ศ. 2557
โดยการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย ซึ่งรวมถึงกระทรวงและหน่วยงานของรัฐ ธนาคารกลาง และหน่วยงานสากลต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) องค์การสหประชาชาติ UNESCO, IMF, World Bank, WHO และ World Trade Organization (WTO) โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมิในรูปแบบของสถิติเป็นหลัก
- Logistics Performance Index (LPI) โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557
โดยการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิในรูปแบบของการสำรวจสมาชิกสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขนส่งระดับนานาชาติ (เช่น สมาคมบริหารจัดการขนส่งและบริษัทโลจิสติกส์) ผู้ตอบแบบสำรวจต้องให้คะแนนตลาดต่างประเทศบนฐานของตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์

6.2.2 ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวแทนผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อตรวจสอบข้อมูลทุติยภูมิ

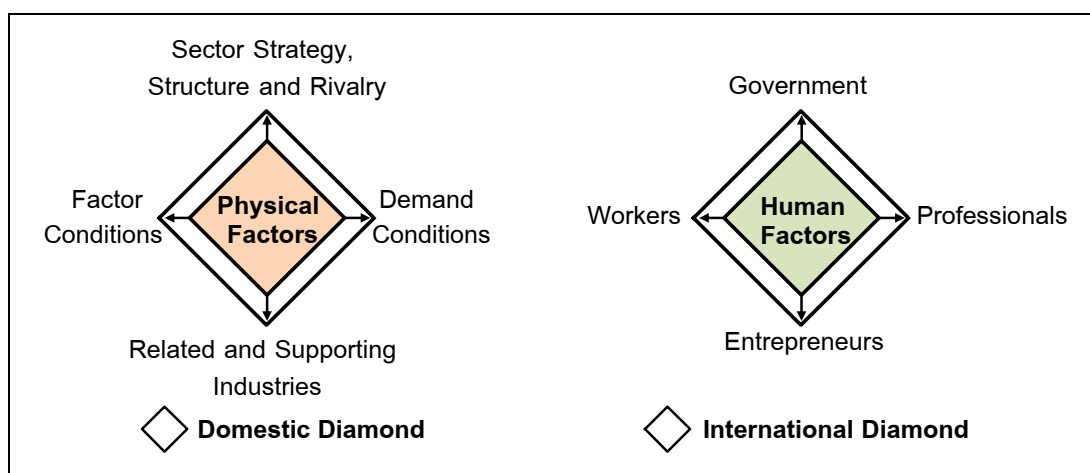
6.3 แนวทางการวิเคราะห์ Dual Double Diamond Model

6.3.1 โครงสร้างของ Dual Double Diamond Model

DDDM ประกอบด้วยรูป Diamond ซ้อนกันสองชั้นจำนวนสองรูป ที่แสดงความสามารถในการแข่งขันของประเทศหนึ่งๆ ตามปัจจัยที่ต่างกัน ได้แก่

- (1) ปัจจัยด้านกายภาพ (Physical Factors Double Diamond)
- (2) ปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Factors Double Diamond)

โดยในแต่ละรูป Diamond ที่อยู่ด้านใน แสดงความสามารถในการแข่งขันภายในประเทศของภาคอุตสาหกรรม ส่วน Diamond ที่อยู่ด้านนอก แสดงความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมเดียวกันในบริบทระดับโลก โครงสร้างของ DDDM แสดงดังรูปที่ 6.3-1



ที่มา: ปรับปรุงจาก Cho, Moon and Kim (2009)

รูปที่ 6.3-1 โครงสร้างของ Dual Double Diamond Model

จากรูปที่ 6.3-1 นำไปสู่กระบวนการวิเคราะห์ DDDM สรุปได้ดังนี้

- DDDM แต่ละชุดมี 4 แกน แต่ละแกนแสดงกลุ่มตัวชี้วัดที่แตกต่างกัน
- คะแนนที่ได้ประมาณตามรายการของตัวชี้วัดแต่ละแกน (คะแนนสูงสุดที่เป็นไปได้ของแต่ละแกนมีค่าเท่ากัน)
- ตัวชี้วัดในแต่ละแกนของ DDDM ประกอบด้วย (i) ตัวชี้วัดปัจจัยด้านกายภาพ (รายละเอียดดังหัวข้อที่ 6.3.2) และ (ii) ตัวชี้วัดปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ (รายละเอียดดังหัวข้อที่ 6.3.3)
- ผลของคะแนนที่ประเมินได้ในแต่ละแกน ทำให้ได้รูปร่างของ Diamond ที่แตกต่างกันไป (Diamond ขนาดใหญ่ แสดงว่ามีความสามารถในการแข่งขันในระดับสูง ส่วน Diamond ขนาดเล็กแสดงว่ามีความสามารถในการแข่งขันในระดับต่ำ)

6.3.2 ตัวชี้วัดปัจจัยด้านกายภาพ

ตัวชี้วัดปัจจัยด้านกายภาพ ประกอบด้วยตัวชี้วัด 4 กลุ่ม สำหรับการสร้าง Physical Factors Double Diamond สรุปดังตารางที่ 6.3-1

ตารางที่ 6.3-1 ตัวชี้วัดปัจจัยด้านกายภาพ

ตัวชี้วัดปัจจัยด้านกายภาพ	ปัจจัยภายในประเทศ	ปัจจัยจากต่างประเทศ
1) กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry)	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพการแข่งขันของตลาดในประเทศ (GCI, WEF) - สัดส่วนการค้าสินค้าต่อ GDP (ADB) - สัดส่วนการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ Foreign Direct Investment : FDI ต่อ GDP (ADB) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความแพร่หลายของการถือครองกิจการโดยต่างชาติ (GCI, WEF) - ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI, World Bank)
2) สภาพของปัจจัย (Factor Conditions)	<ul style="list-style-type: none"> - ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน คิดเป็นกิโลเมตรต่อที่ดิน 100 ตารางกิโลเมตร (World Bank) - คุณภาพของโครงข่ายถนน (GCI, WEF) - คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานระบบราง (GCI, WEF) 	<ul style="list-style-type: none"> - คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ (GCI, WEF) - คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน (GCI, WEF) - คะแนนประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI, World Bank)
3) สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions)	<ul style="list-style-type: none"> - GDP ต่อหัวคิดเป็นดอลลาร์สหรัฐ (GCI, WEF) - ขนาดของตลาดภายในประเทศ (GCI, WEF) - ความหนาแน่นของประชากรต่อตารางกิโลเมตร (ADB) 	<ul style="list-style-type: none"> - ขนาดของตลาดในต่างประเทศ (GCI, WEF) - ขนาดความเจริญของเมือง ดูจากสัดส่วนประชากรในเมืองต่อประชากรทั้งหมด (ADB)
4) ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries)	<ul style="list-style-type: none"> - คุณภาพของ Supplier ในประเทศ (GCI, WEF) - ขนาดของเครือข่ายโซ่คุณค่า (Value Chain Breadth) (GCI, WEF) 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาการแบ่ง Cluster ในอุตสาหกรรม (GCI, WEF) - ระดับการถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่าน Foreign Direct Investment FDI (GCI, WEF)

หมายเหตุ: ที่มาของข้อมูลแสดงในวงเล็บท้ายรายการของปัจจัยภายในและต่างประเทศ

ที่มา: ที่ปรึกษา

6.3.3 ตัวชี้วัดปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์

ตัวชี้วัดปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ ประกอบด้วยกลุ่มตัวชี้วัด 4 กลุ่ม สำหรับสร้าง Human Factors Double Diamond สรุปดังตารางที่ 6.3-2

ตารางที่ 6.3-2 ตัวชี้วัดปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์

ตัวชี้วัดปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์	ปัจจัยภายในประเทศ	ปัจจัยจากต่างประเทศ
1) ภาครัฐและระบบบริหารจัดการ ของภาครัฐ (Government)	<ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพของสถาบันต่างๆ (GCI, WEF) - ผลกระทบของระบบภาษีต่อแรงจูงใจในการลงทุน (GCI, WEF) - ดัชนีภาพลักษณ์การฉ้อราษฎร์บังหลวง (Corruption Perceptions Index) (ADB, The United Nations (UN)) 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบจากพิธีการศุลกากร (GCI, WEF) - การกีดกันทางการค้า (GCI, WEF) - เวลาที่ใช้ในการส่งออก คิดเป็นวัน (LPI, World Bank) - ดัชนีศักยภาพด้านศุลกากร (LPI, World Bank)
2) แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers)	<ul style="list-style-type: none"> - คุณภาพของระบบการศึกษา (GCI, WEF) - ระดับการฝึกอบรมภายในองค์กร (GCI, WEF) - สัดส่วนแรงงานที่ผ่านการศึกษาระดับมัธยมศึกษา (GCI, WEF) 	<ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีการพัฒนามนุษย์ (Human Development Index) (ADB และ UN) - ค่าจ้างแรงงาน และผลผลิตของแรงงาน (GCI, WEF)
3) แรงงานระดับบริหาร (Professionals)	<ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนแรงงานที่ผ่านการศึกษาระดับอุดมศึกษา (GCI, WEF) - ความสามารถของประเทศในการรักษาแรงงานผู้มีความสามารถ (GCI, WEF) - ระดับการใช้จ่ายด้านวิจัยและพัฒนาขององค์กร (GCI, WEF) 	<ul style="list-style-type: none"> - จำนวนนักวิทยาศาสตร์และวิศวกร (GCI, WEF) - ระดับการพึ่งพาการจัดการองค์กรด้วยแรงงานระดับบริหาร (GCI, WEF) - ความสามารถของประเทศในการดึงดูดแรงงานผู้มีความสามารถ (GCI, WEF)
4) ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs)	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับความซับซ้อนของธุรกิจของผู้ประกอบการ (Business Sophistication) (GCI, WEF) - ความสามารถด้านนวัตกรรม (GCI, WEF) 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับเทคโนโลยีใหม่ๆ ของผู้ประกอบการ (GCI, WEF) - คะแนนความสามารถในการแข่งขันรวม (GCI, WEF) - ระดับการควบคุมการจัดจำหน่ายในต่างประเทศ (GCI, WEF) - พัฒนาการของตลาดการเงิน (GCI, WEF)

หมายเหตุ: ที่มาของข้อมูลแสดงในวงเล็บท้ายรายการของปัจจัยภายในและต่างประเทศ

ที่มา: ที่ปรึกษา

6.3.4 วิธีการวิเคราะห์ผลของ Dual Double Diamond Model

แกนของแบบจำลองแต่ละชุด แสดงกลุ่มตัวชี้วัดต่อปัจจัยด้านกายภาพหรือทรัพยากรมนุษย์ โดยแต่ละแกนมีคะแนนสูงสุด 10 คะแนน คะแนนที่ประเมินได้นั้นมาจากข้อมูลทุติยภูมิ แล้วตรวจสอบกับข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากจำนวนข้อมูลที่ใช้ประเมินคะแนนของแต่ละตัวชี้วัดไม่เท่ากัน จึงได้ทำการปรับคะแนนให้อยู่ในฐาน 10 จากนั้นรวมคะแนนแต่ละรายการและหาค่าเฉลี่ยเพื่อให้ได้คะแนนของตัวชี้วัดในแต่ละแกน ซึ่งคะแนนเหล่านี้เป็นตัวกำหนดพื้นที่และรูปร่างของ Diamond โดยหากพื้นที่ของ Diamond มาก หมายถึง ประเทศนั้นๆ มีความสามารถในการแข่งขันสูง

รายละเอียดการคำนวณคะแนน แสดงดังภาคผนวก ง (รายละเอียดการคำนวณของ Dual Double Diamond Model (DDDM))

6.4 ผลการวิเคราะห์ Dual Double Diamond Model ของแต่ละประเทศ

6.4.1 การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันจากดัชนีระดับนานาชาติ

WEF ได้ทำการจัดกลุ่มประเทศ ตามระดับของการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็น 3 ระดับ ได้แก่

- (1) กลุ่มประเทศที่เศรษฐกิจขับเคลื่อนโดยอาศัยปัจจัยการผลิต คือ กลุ่มประเทศที่มีการพึ่งพาแรงงานที่ยังขาดทักษะและใช้ทรัพยากรธรรมชาติสูง บริษัทต่างๆ แข่งขันกันด้านราคาเป็นหลักและจำหน่ายผลิตภัณฑ์พื้นฐาน ผลิตภัณฑ์อยู่ในระดับต่ำซึ่งสะท้อนได้จากค่าจ้างแรงงานที่ต่ำ ความสามารถในการแข่งขันของประเทศขึ้นอยู่กับสถาบันภาครัฐและเอกชนที่มีประสิทธิภาพ สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาคที่มั่นคง โครงสร้างพื้นฐานที่ดี และแรงงานที่ได้รับการศึกษาขั้นพื้นฐาน
- (2) กลุ่มประเทศที่เศรษฐกิจขับเคลื่อนโดยอาศัยประสิทธิภาพ คือ กลุ่มประเทศที่มีผลิตภาพและค่าจ้างแรงงานที่สูงกว่า ส่งผลให้เกิดความจำเป็นในการพัฒนากระบวนการผลิตที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะค่าแรงสูงขึ้นทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ในขณะที่ไม่สามารถขึ้นราคาสินค้าได้ ตัวขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจในระดับนี้ ได้แก่ การศึกษาในระดับอุดมศึกษา การฝึกอบรม การมีตลาดสินค้าแรงงาน และตลาดการเงินที่มีประสิทธิภาพ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่มีอยู่แล้วให้มากขึ้น
- (3) กลุ่มประเทศที่เศรษฐกิจขับเคลื่อนโดยอาศัยนวัตกรรม คือ กลุ่มประเทศที่มีค่าจ้างแรงงานสูงกว่าระดับที่ 1 และ 2 เนื่องจากมีการพัฒนาสินค้าใหม่ๆ ด้วยนวัตกรรมและกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนมากขึ้น

จากรายงาน “The Global Competitiveness Report 2014 - 2015” (พ.ศ. 2557 ถึง พ.ศ. 2558) ได้สรุปผลการจัดกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซียตามระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ดังนี้

- ระดับที่ 1 กลุ่มประเทศที่เศรษฐกิจขับเคลื่อนโดยอาศัยปัจจัยการผลิต ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา
- ระดับที่ 2 กลุ่มประเทศที่เศรษฐกิจขับเคลื่อนโดยอาศัยประสิทธิภาพ ได้แก่ ไทย และจีน

โดยกลุ่มประเทศที่กำลังเปลี่ยนผ่านจากระดับที่ 2 ไปยังระดับที่ 3 คือ กลุ่มประเทศที่เศรษฐกิจขับเคลื่อนโดยอาศัยนวัตกรรม ได้แก่ มาเลเซีย

นอกจากนี้ WEF ยังให้คะแนนและจัดอันดับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย โดยใช้ “Global Competitiveness Index : GCI” ในขณะที่การศึกษาของ The World Bank ได้ให้คะแนนและจัดอันดับความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ เรียกว่า “Logistics Performance Index (LPI)” สรุปผลการจัดอันดับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย โดยมี GCI และ LPI ดังตารางที่ 6.4-1

ตารางที่ 6.4-1 การจัดอันดับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย โดยใช้ Global Competitiveness Index และ Logistics Performance Index

ประเทศ	Global Competitiveness Index (GCI)			Logistics Performance Index (LPI)		
	คะแนน (1 ถึง 7)	อันดับโลก (จาก 144)	อันดับในกลุ่ม GMS	คะแนน (1 ถึง 5)	อันดับโลก (จาก 160)	อันดับในกลุ่ม GMS
ไทย	4.66	31	3	3.43	35	3
จีน	4.89	28	2	3.53	28	2
เวียดนาม	4.23	68	4	3.15	48	4
สปป.ลาว	3.91	93	5	2.39	131	6
เมียนมา	3.24	134	7	2.25	145	7
กัมพูชา	3.89	95	6	2.74	83	5
มาเลเซีย	5.16	20	1	3.59	25	1

ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

6.4.2 การประเมินคะแนน และการจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านกายภาพ

จากการศึกษาของ WEF และ The World Bank (ข้อมูล GCI และ LPI) สามารถนำมาประเมินคะแนนปัจจัยทางกายภาพ และทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน สำหรับคะแนนและการจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านกายภาพ แสดงดังตารางที่ 6.4-2 และตารางที่ 6.4-3 ส่วนคะแนนและการจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ แสดงดังตารางที่ 6.4-4 และตารางที่ 6.4-5

ตารางที่ 6.4-2 คะแนนปัจจัยด้านกายภาพ

ปัจจัย/ตัวชี้วัด	คะแนนปัจจัยด้านกายภาพ (คะแนนเต็ม 10 คะแนนต่อตัวชี้วัด)						
	ไทย	จีน	เวียดนาม	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา	มาเลเซีย
ปัจจัยภายในประเทศ (Domestic Diamond)							
1) กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry)	5.34	4.94	4.65	5.26	3.94	6.40	5.17
2) สภาพของปัจจัย (Factor Conditions)	4.77	6.69	5.17	2.94	3.20	4.03	6.63
3) สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions)	4.97	6.54	5.46	3.29	4.23	3.66	5.11
4) ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries)	6.52	6.86	5.86	5.24	4.57	5.29	7.62
ปัจจัยจากต่างประเทศ (International Diamond)							
1) กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry)	6.00	6.34	6.76	5.44	4.39	7.26	7.13
2) สภาพของปัจจัย (Factor Conditions)	6.64	7.06	5.88	4.06	4.46	5.46	7.55
3) สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions)	6.65	7.80	6.07	4.46	4.31	5.09	7.20
4) ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries)	6.86	7.00	6.36	5.43	4.96	5.86	7.86
คะแนนรวม (คะแนนเต็ม 80 คะแนน)							
คะแนนรวม	47.75	53.23	46.21	36.12	34.06	43.05	54.27

ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

ตารางที่ 6.4-3 การจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านกายภาพ

ปัจจัย/ตัวชี้วัด	การจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านกายภาพ						
	ไทย	จีน	เวียดนาม	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา	มาเลเซีย
ปัจจัยภายในประเทศ (Domestic Diamond)							
1) กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry)	2	5	6	3	7	1	4
2) สภาพของปัจจัย (Factor Conditions)	4	1	3	7	6	5	2
3) สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions)	4	1	2	7	5	6	3
4) ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries)	3	2	4	6	7	5	1
ปัจจัยจากต่างประเทศ (International Diamond)							
1) กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry)	5	4	3	6	7	1	2
2) สภาพของปัจจัย (Factor Conditions)	3	2	4	7	6	5	1
3) สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions)	3	1	4	6	7	5	2
4) ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries)	3	2	4	6	7	5	1
อันดับรวม (เฉลี่ย)							
อันดับ	3	2	4	6	7	5	1

ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

จากตารางที่ 6.4-2 และตารางที่ 6.4-3 อันดับของปัจจัยกลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจและสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry) ไม่สอดคล้องกับอันดับใน GCI และ LPI (ตารางที่ 6.4-1) เนื่องจาก

- กัมพูชา : การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) และการไหลเข้าของเงินทุน แม้มีปริมาณไม่สูงมากนัก แต่มีอิทธิพลต่อ GDP ของกัมพูชา เพราะเป็นประเทศที่มี GDP ขนาดเล็ก ทำให้คะแนนในปัจจัยนี้สูง
- จีน : FDI และการไหลเข้าของเงินลงทุนสูง แต่ FDI มีอิทธิพลต่อ GDP ของจีนค่อนข้างน้อย เนื่องจากเป็นประเทศที่มี GDP ขนาดใหญ่

6.4.3 การประเมินคะแนน และการจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์

คะแนนตัวชี้วัดปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์และการจัดอันดับ แสดงดังตารางที่ 6.4-4 และตารางที่ 6.4-5

ตารางที่ 6.4-4 คะแนนปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์

ปัจจัย/ตัวชี้วัด	คะแนนปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ (คะแนนเต็ม 10 คะแนนต่อตัวชี้วัด)						
	ไทย	จีน	เวียดนาม	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา	มาเลเซีย
ปัจจัยภายในประเทศ (Domestic Diamond)							
1) ภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government)	4.79	5.24	4.37	4.63	3.89	4.14	6.57
2) แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers)	5.97	6.79	6.13	4.87	5.00	4.61	6.98
3) แรงงานระดับบริหาร (Professionals)	4.91	6.36	5.32	4.45	4.19	4.06	5.98
4) ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs)	6.19	6.43	5.38	5.29	4.09	4.95	7.62
ปัจจัยจากต่างประเทศ (International Diamond)							
1) ภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government)	7.24	5.67	5.15	5.65	4.37	4.99	7.08
2) แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers)	6.07	7.69	6.99	5.95	5.59	4.98	7.14
3) แรงงานระดับบริหาร (Professionals)	5.79	6.72	5.32	5.11	5.07	5.82	7.39
4) ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs)	6.76	7.21	5.88	5.41	4.29	5.50	7.98
คะแนนรวม (คะแนนเต็ม 80 คะแนน)							
คะแนนรวม	47.72	52.11	44.54	41.36	36.49	39.05	56.74

ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ

Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

ตารางที่ 6.4-5 การจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์

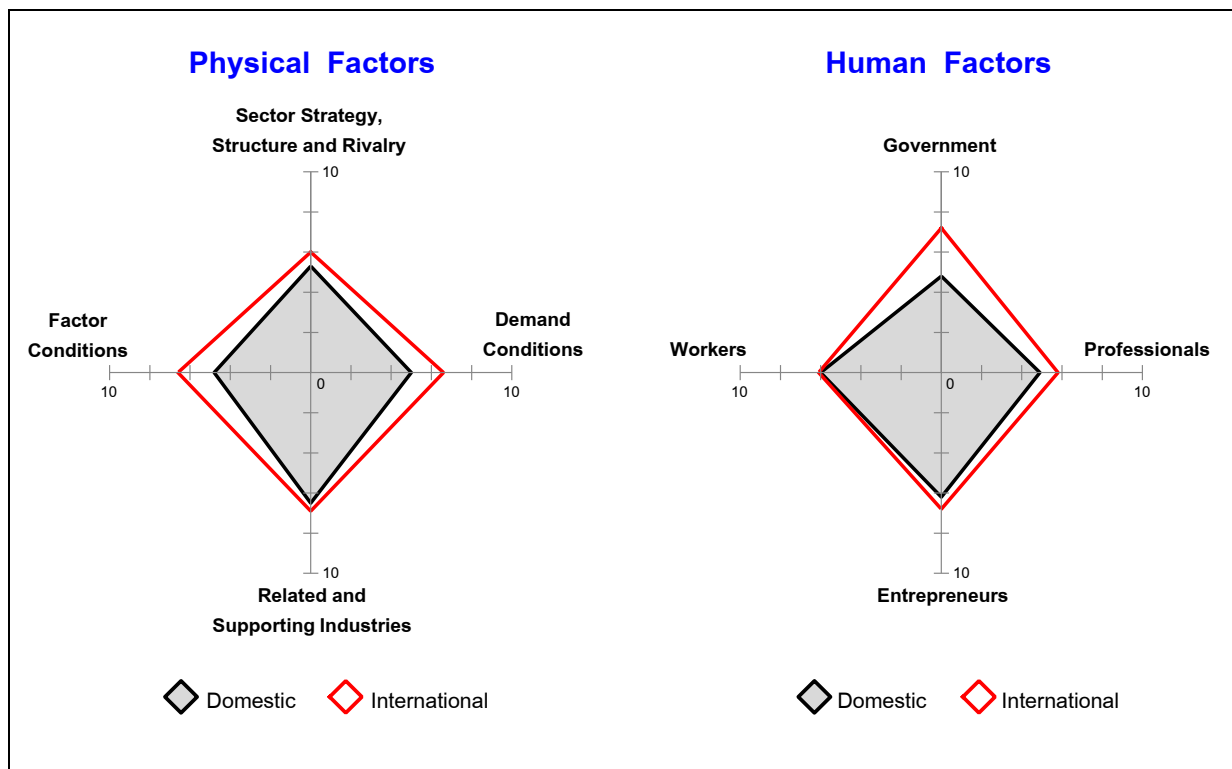
ปัจจัย/ตัวชี้วัด	การจัดอันดับสำหรับปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์						
	ไทย	จีน	เวียดนาม	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา	มาเลเซีย
ปัจจัยภายในประเทศ (Domestic Diamond)							
1) ภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government)	3	2	5	4	7	6	1
2) แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers)	4	2	3	6	5	7	1
3) แรงงานระดับบริหาร (Professionals)	4	1	3	5	6	7	2
4) ผู้ประกอบการ และธุรกิจ (Entrepreneurs)	3	2	4	5	7	6	1
ปัจจัยจากต่างประเทศ (International Diamond)							
1) ภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government)	1	3	5	4	7	6	2
2) แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers)	4	1	3	5	6	7	2
3) แรงงานระดับบริหาร (Professionals)	4	2	5	6	7	3	1
4) ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs)	3	2	4	6	7	5	1
อันดับรวม (เฉลี่ย)							
อันดับ	3	2	4	5	7	6	1

ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ

Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

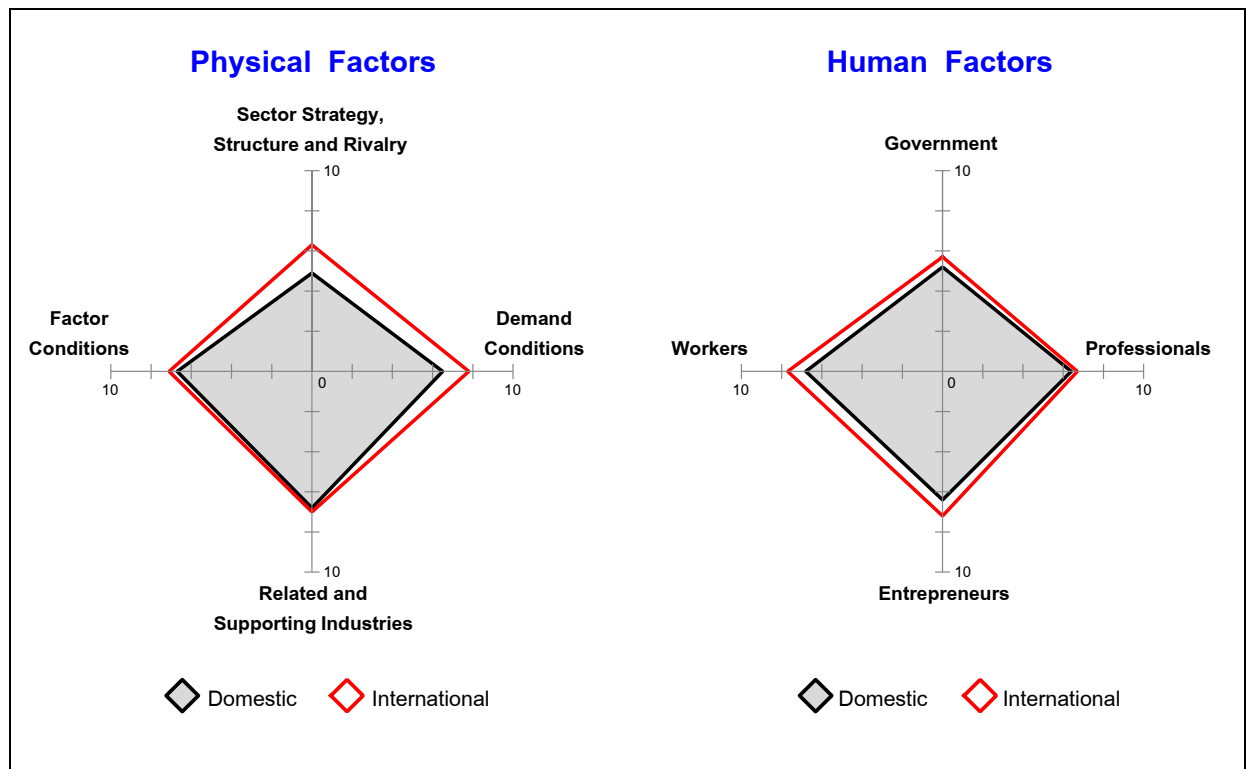
6.4.4 การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ

การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ วิเคราะห์จากคะแนนตัวชี้วัดปัจจัยด้านกายภาพและทรัพยากรมนุษย์ ทำให้สามารถกำหนดขนาดพื้นที่ Diamond และซ้อนกันเป็น DDDM ได้ ดังแสดงตามแผนภาพ DDDM ในรูปที่ 6.4-1 ถึง รูปที่ 6.4-7



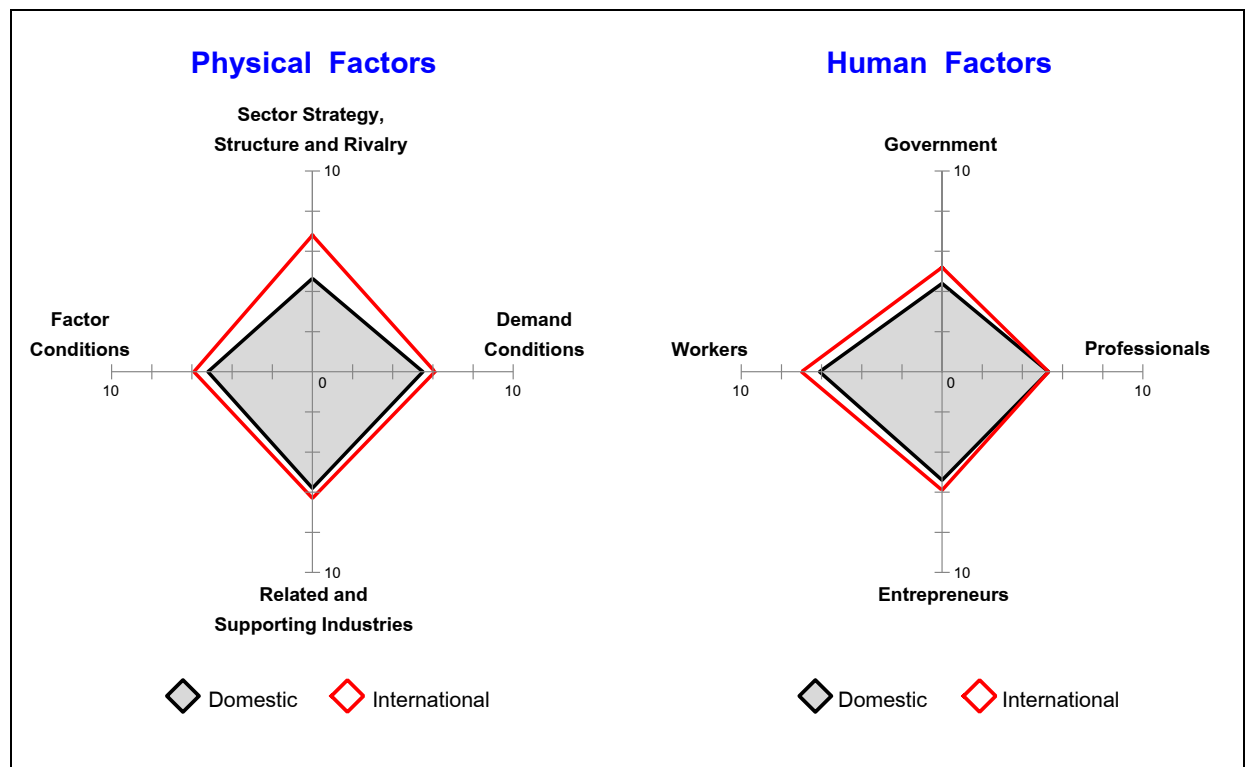
ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-1 Dual Double Diamond Model ของไทย



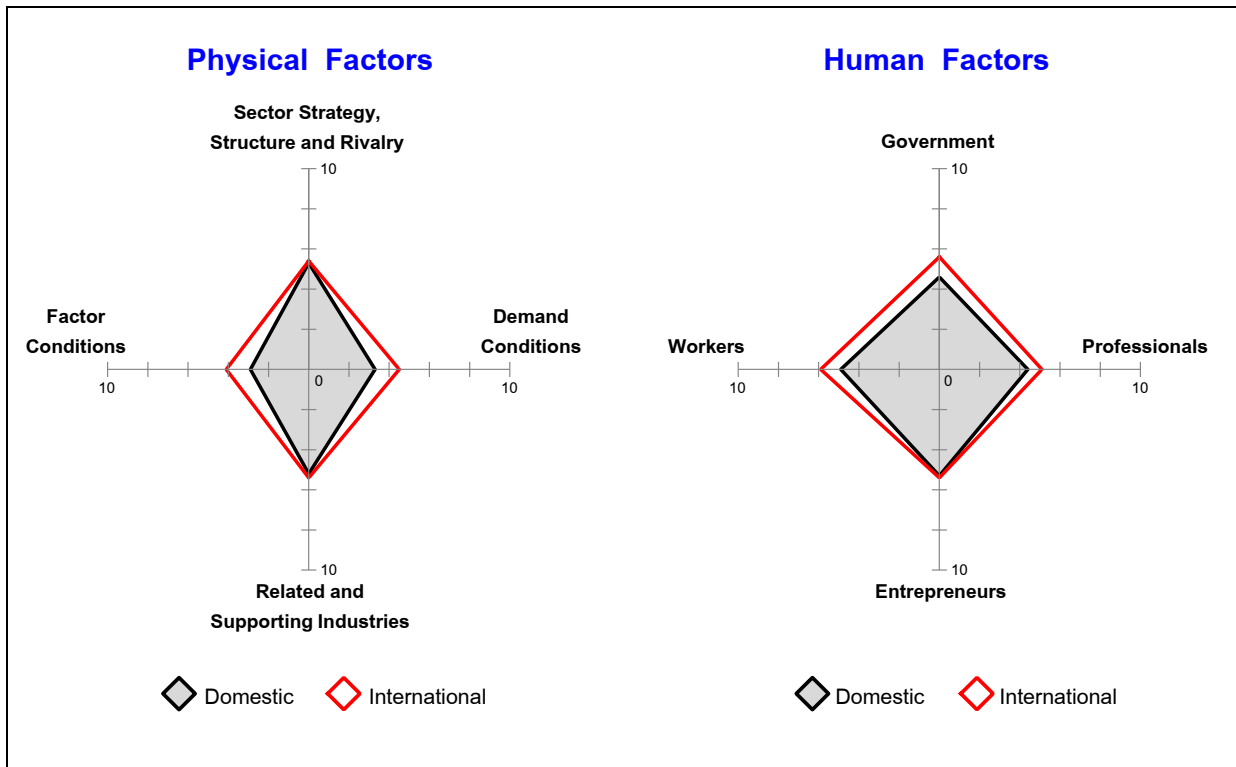
ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-2 Dual Double Diamond Model ของจีน



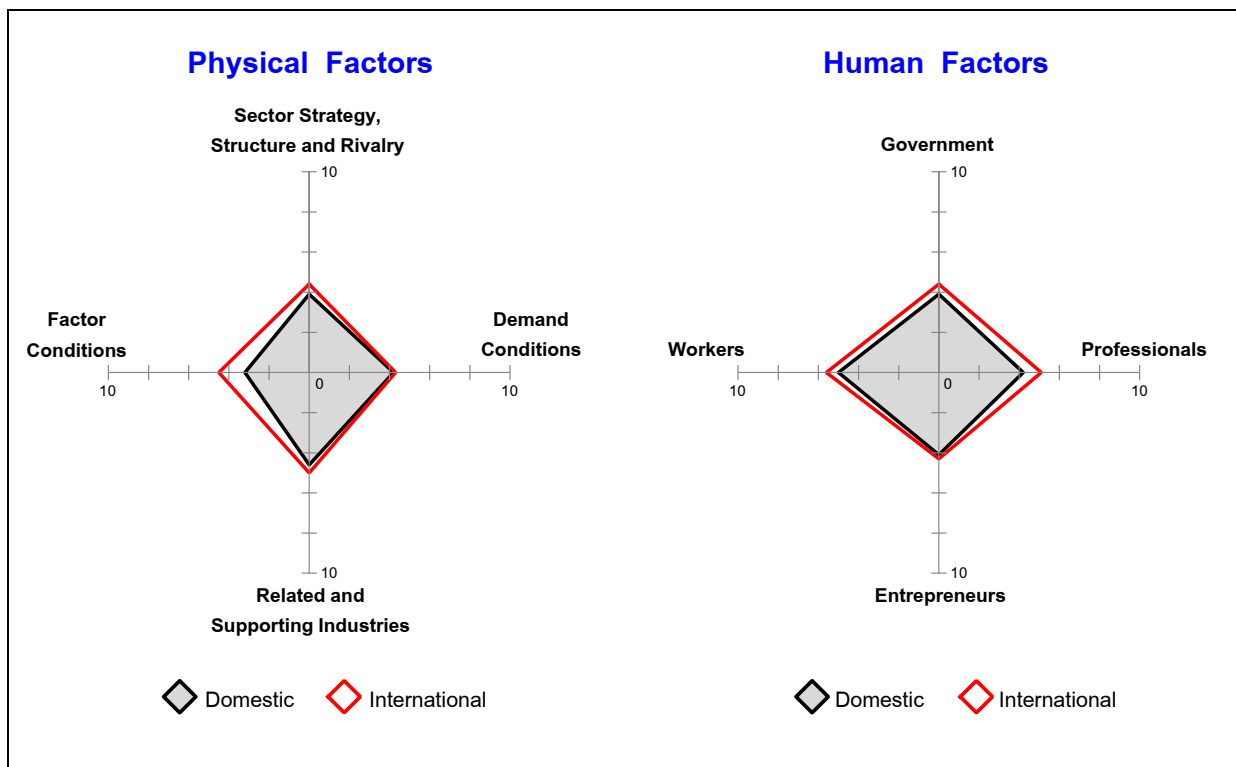
ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-3 Dual Double Diamond Model ของเวียดนาม



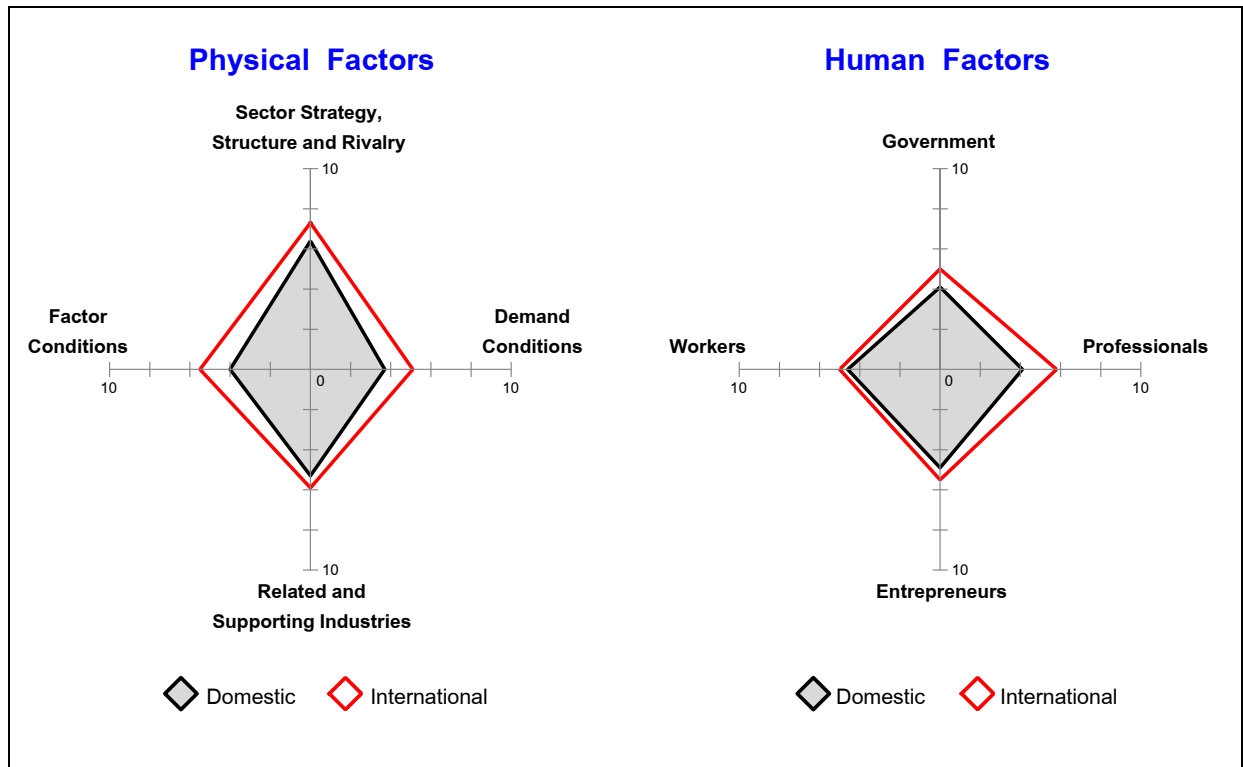
ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ
Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-4 Dual Double Diamond Model ของ สปป.ลาว



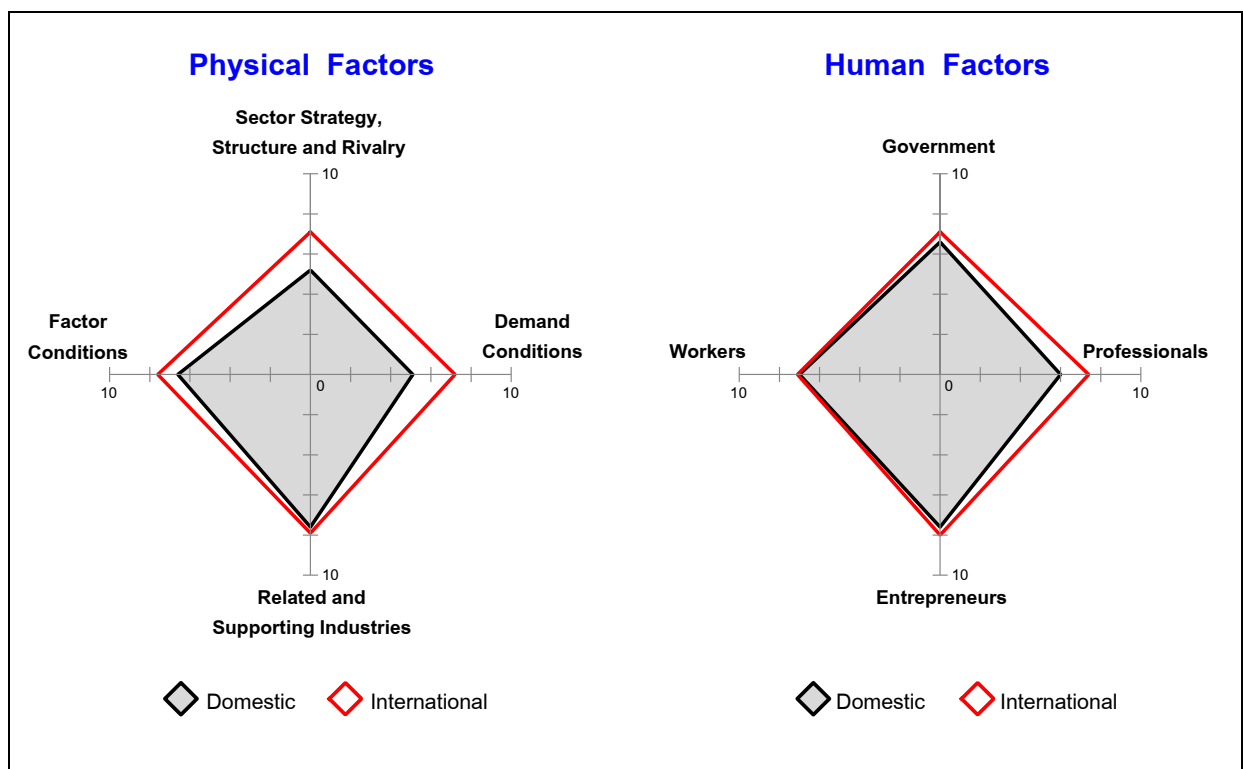
ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ
Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-5 Dual Double Diamond Model ของเมียนมา



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-6 Dual Double Diamond Model ของกัมพูชา



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงาน "The Global Competitiveness Report 2014-2015" โดย World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2557 และ Logistics Performance Index โดย The World Bank ปี พ.ศ. 2557

รูปที่ 6.4-7 Dual Double Diamond Model ของมาเลเซีย

จากรูปที่ 6.4-1 ถึง รูปที่ 6.4-7 สามารถเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ โดยการเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ DDDM ดังตารางที่ 6.4-6 และสรุปอันดับความสามารถในการแข่งขัน ดังตารางที่ 6.4-7

ตารางที่ 6.4-6 สัดส่วนพื้นที่ Diamond สำหรับ DDDM

ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)						
	ไทย	จีน	เวียดนาม	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา	มาเลเซีย
ปัจจัยด้านกายภาพ - ในประเทศ	28.90	38.60	27.95	16.30	15.75	22.50	37.45
ปัจจัยด้านกายภาพ - ต่างประเทศ	42.55	49.55	39.30	23.20	20.70	35.00	55.50
ปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ - ในประเทศ	30.00	38.30	27.95	23.00	18.40	19.60	46.15
ปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ - ต่างประเทศ	41.65	46.45	34.15	30.25	23.25	28.35	54.75
สัดส่วนเฉลี่ยของ Diamond ทั้ง 4 ชุด	35.78	43.23	32.34	23.19	19.53	26.36	48.46

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 6.4-7 สรุปอันดับความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ

ปัจจัย	อันดับความสามารถในการแข่งขัน						
	ไทย	จีน	เวียดนาม	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา	มาเลเซีย
ปัจจัยด้านกายภาพ - ในประเทศ	3	1	4	6	7	5	2
ปัจจัยด้านกายภาพ - ต่างประเทศ	3	2	4	6	7	5	1
ปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ - ในประเทศ	3	2	4	5	7	6	1
ปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ - ต่างประเทศ	3	2	4	5	7	6	1
สัดส่วนเฉลี่ยของ Diamond ทั้ง 4 ชุด	3	2	4	6	7	5	1

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากตารางที่ 6.4-7 อันดับความสามารถในการแข่งขันของไทยอยู่อันดับที่ 3 ต่ำกว่ามาเลเซีย และจีน ส่วนเวียดนาม กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา อยู่ในอันดับที่ 4, 5, 6 และ 7 ตามลำดับ

6.5 การวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบคู่ประเทศ

การวิเคราะห์ที่กล่าวมา แสดงเฉพาะความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศทั้งปัจจัยด้านกายภาพและทรัพยากรมนุษย์ อย่างไรก็ตาม เพื่อเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขัน กรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ประเทศอื่น จึงดำเนินการเปรียบเทียบ DDDM เป็นคู่ประเทศ (ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย) โดยมีแนวทางการวิเคราะห์ ดังนี้

6.5.1 แนวทางการวิเคราะห์ DDDM โดยการเปรียบเทียบคู่ประเทศ

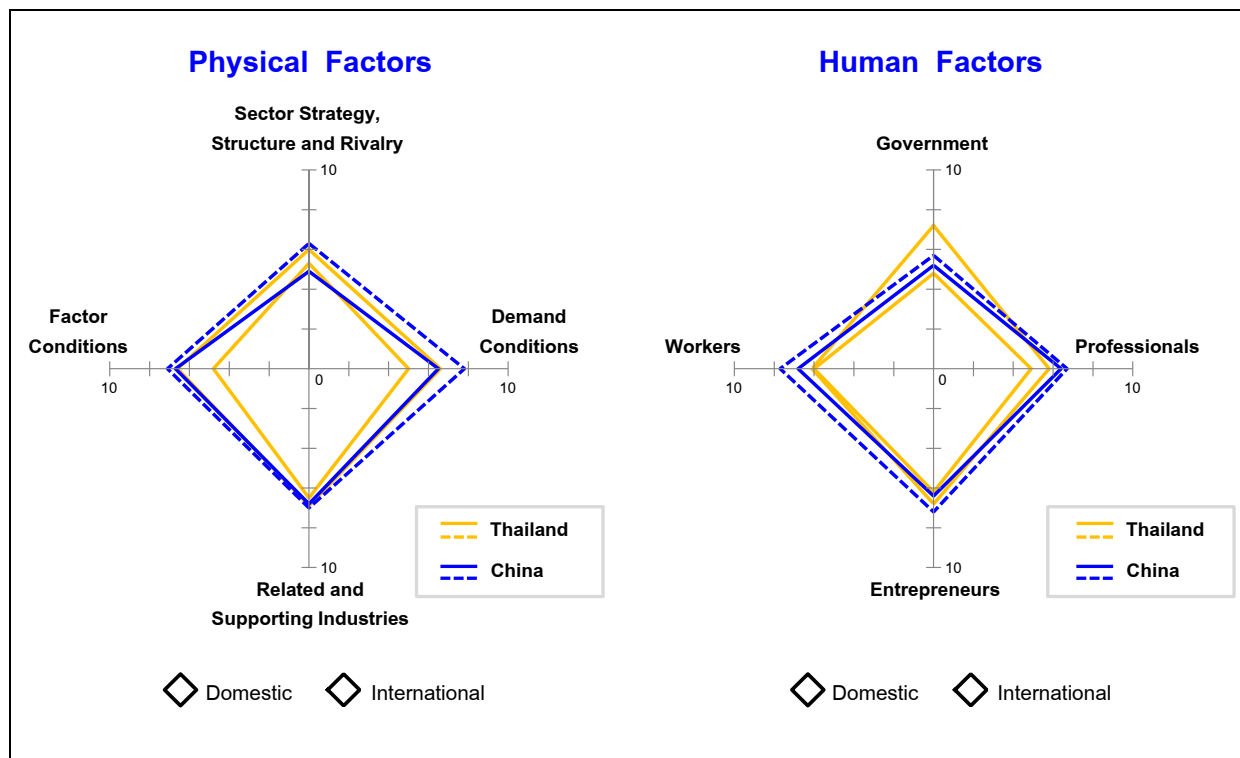
การวิเคราะห์ดังหัวข้อที่ 6.4 (ผลการวิเคราะห์ Dual Double Diamond Model ของแต่ละประเทศ) คือการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันเฉพาะของแต่ละประเทศ ในขณะที่การวิเคราะห์ DDDM โดยการเปรียบเทียบคู่ประเทศนั้น สามารถวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันและโอกาสในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ในขณะเดียวกัน ก็สามารถวิเคราะห์โอกาสที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างประเทศ สามารถเข้ามาสู่ธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย

การแสดงผลการวิเคราะห์ DDDM โดยการเปรียบเทียบคู่ประเทศ แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- (1) แผนภาพ DDDM ของไทย ซ้อนกับ DDDM ของแต่ละประเทศที่เปรียบเทียบ (DDD ที่วิเคราะห์ได้จากหัวข้อที่ 6.4.4 (การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ))
- (2) การสรุปสัดส่วนพื้นที่ Diamond เพื่อเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขัน
- (3) การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันและการเข้าสู่ตลาดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการเปรียบเทียบ Diamond สำหรับ DDDM ในสองมิติ ดังนี้
 - การเปรียบเทียบ International Diamond ของไทย กับ Domestic Diamond ของคู่ประเทศ หากสัดส่วนพื้นที่ International Diamond ของไทยมากกว่าพื้นที่ Domestic Diamond ของคู่ประเทศที่เปรียบเทียบ หมายความว่า ความสามารถในการแข่งขันของไทยสูง และมีโอกาสสูงสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการรุกตลาดคู่ประเทศที่เปรียบเทียบ
 - การเปรียบเทียบ Domestic Diamond ของไทย กับ International Diamond ของคู่ประเทศ หากสัดส่วนพื้นที่ Domestic Diamond ของไทยมากกว่าพื้นที่ International Diamond ของคู่ประเทศที่เปรียบเทียบ หมายความว่า ความสามารถในการแข่งขันของคู่ประเทศที่เปรียบเทียบน้อยกว่าไทย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าไทยยังคงสามารถรักษาตลาดไว้ได้

6.5.2 ผลการเปรียบเทียบ DDDM ไทยและจีน

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและจีน โดยการนำ Diamond ของทั้งสองประเทศวางซ้อนกัน แสดงดังรูปที่ 6.5-1 โดยเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ของ Diamond และตัวชี้วัดระดับนานาชาติ ดังตารางที่ 6.5-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.5-1 การเปรียบเทียบ DDDM ไทยและจีน

ตารางที่ 6.5-1 สัดส่วนพื้นที่ DDDM ไทยและจีน และการเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ

การเปรียบเทียบพื้นที่ Diamond	ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)		ข้อสังเกต
		ไทย	จีน	
International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของจีน	กายภาพ	42.55	38.60	ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการแข่งขันน้อยกว่าจีนในด้านทรัพยากรมนุษย์ แต่ความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าในปัจจัยด้านกายภาพ
	ทรัพยากรมนุษย์	41.65	46.45	
Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของจีน	กายภาพ	28.90	49.55	ความสามารถในการแข่งขันของไทยน้อยกว่าจีน ทั้งปัจจัยด้านกายภาพและทรัพยากรมนุษย์
	ทรัพยากรมนุษย์	30.00	46.45	
การเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ				
GCI	อันดับโลก	31	28	ไทยมีความสามารถในการแข่งขันและให้บริการโลจิสติกส์ต่ำกว่าจีน
	คะแนน (เต็ม 7)	4.66	4.89	
LPI	อันดับโลก	35	28	
	คะแนน (เต็ม 5)	3.43	3.53	

ที่มา: ที่ปรึกษา และวิเคราะห์จาก WEF และ The World Bank

Domestic Diamond และ International Diamond แสดงปัจจัยทางกายภาพและปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ของไทย ที่มีพื้นที่น้อยกว่าของจีน ซึ่งกล่าวได้ว่าภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่าจีนอย่างมีนัยสำคัญ โดยที่จีนมีข้อได้เปรียบไทยในด้านต่างๆ ดังนี้

- สภาพของปัจจัย (Factor Conditions) : เป็นผลมาจากการผสมผสานของปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ขนาดของประเทศ จำนวนประชากร ความหลากหลายของทรัพยากรที่มีอยู่ และการลงทุนอย่างมากในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทุกประเภท
- สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions) : จีนได้เปรียบในแง่จำนวนประชากร ทำให้ความต้องการอุปโภคบริโภคสูง
- แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers) : จีนได้เปรียบในแง่แรงงานคุณภาพในภาคขนส่ง
- แรงงานระดับบริหาร (Professionals) : จีนได้เปรียบในแง่ของแรงงานระดับผู้จัดการที่มีความสามารถตรงตามความต้องการ และการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา

อย่างไรก็ตาม ในภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ ไทยกับจีนมีความสามารถในการแข่งขันที่ใกล้เคียงกันในด้านต่างๆ ดังนี้

- กลยุทธ์ โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรม (Sector Strategy, Structure and Rivalry) : การแข่งขันภายในประเทศของไทยน้อยกว่าจีนเล็กน้อย
- ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries) : ไทยมีข้อได้เปรียบจีนในด้านคุณภาพและตัวเลือกของ Supplier ที่มีอยู่ในประเทศ และระดับการพัฒนาการรวมกลุ่มทางธุรกิจ (Cluster)
- ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs) : ไทยและจีนใกล้เคียงกัน

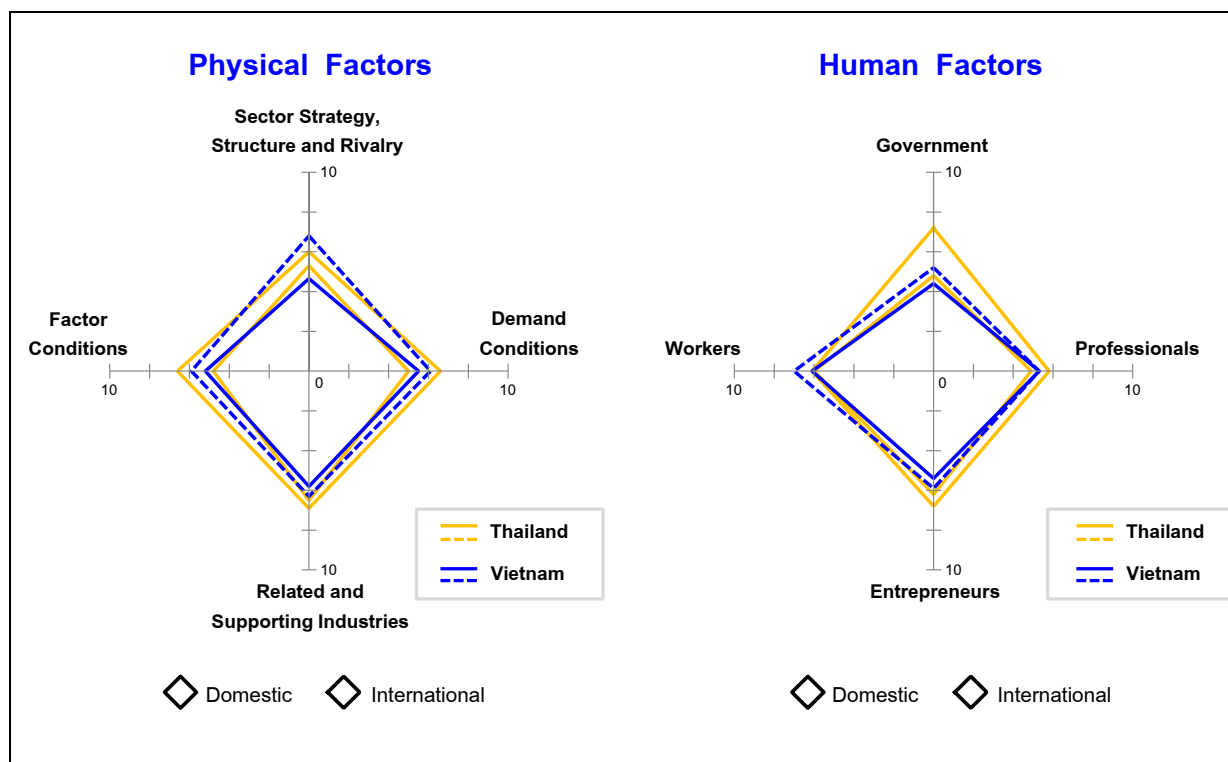
ส่วนใน International Diamond ด้านภาครัฐและระบบบริหารจัดการของรัฐ (Government) ที่ไทยได้เปรียบจีน เนื่องจากการเก็บภาษีมีผลต่อการลงทุนน้อยกว่า และระบบพิธีการผ่านแดนที่สะดวกรวดเร็ว ซึ่งมีต้นทุนการผ่านแดนน้อยกว่า

จากสัดส่วนพื้นที่ DDDM โดยการเปรียบเทียบ Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของจีน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนมีโอกาสสูงในการเข้ามารุกตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย เนื่องจากข้อได้เปรียบในหลายประการ อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างไทยกับจีนยังค่อนข้างต่ำ เนื่องจากทั้งสองประเทศไม่มีพรมแดนเชื่อมติดกัน การขนส่งทางบกระหว่างสองประเทศต้องมีการผ่าน สปป.ลาว อีกทั้งไม่มีทางรถไฟเชื่อมถึงกัน รวมถึงเส้นทางเดินเรือไม่ได้เชื่อมถึงกันโดยตรง ทำให้การเข้าสู่ตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนและการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเข้าสู่ตลาดจีนยังมีข้อจำกัด ดังนั้น นโยบายเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจีนในการเชื่อมโยงกับไทยโดยรัฐบาลจีน จึงเป็นปัจจัยเร่งให้ความสามารถในการแข่งขันและการรุกตลาดของจีนสูงขึ้นทางปฏิบัติ

ทั้งนี้ อันดับใน GCI และ LPI ของจีนดีกว่าไทยเล็กน้อย (สำหรับดัชนี GCI จีนอยู่ที่อันดับ 28 ส่วนไทยอยู่ที่อันดับ 31 และดัชนี LPI จีนอยู่ที่อันดับ 28 ส่วนไทยอยู่ที่อันดับ 35) ซึ่งผลการวิเคราะห์ DDDM เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับ GCI และ LPI

6.5.3 ผลการเปรียบเทียบ DDDM ไทยและเวียดนาม

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและเวียดนามโดยการนำ Diamond ของทั้งสองประเทศวางซ้อนกัน แสดงดังรูปที่ 6.5-2 โดยเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ของ Diamond และตัวชี้วัดระดับนานาชาติ ดังตารางที่ 6.5-2



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.5-2 การเปรียบเทียบ DDDM ไทยและเวียดนาม

ตารางที่ 6.5-2 สัดส่วนพื้นที่ DDDM ไทยและเวียดนาม และการเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ

การเปรียบเทียบพื้นที่ Diamond	ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)		ข้อสังเกต
		ไทย	เวียดนาม	
International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของเวียดนาม	กายภาพ	42.55	27.95	ความสามารถในการแข่งขันของไทยสูงกว่า เวียดนามทั้งในปัจจัยด้านกายภาพและ ทรัพยากรมนุษย์ (ในกรณีที่ผู้ประกอบการไทย เข้าไปดำเนินธุรกิจเวียดนาม)
	ทรัพยากรมนุษย์	41.65	27.95	
Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของเวียดนาม	กายภาพ	28.90	39.30	ความสามารถในการแข่งขันของเวียดนาม สูงกว่าไทยทั้งในปัจจัยด้านกายภาพและ ทรัพยากรมนุษย์ (ในกรณีที่ผู้ประกอบการ เวียดนามเข้ามาดำเนินธุรกิจในไทย)
	ทรัพยากรมนุษย์	30.00	34.15	
การเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ				
GCI	อันดับโลก	31	68	ไทยมีความสามารถในการแข่งขัน และ การให้บริการโลจิสติกส์สูงกว่าเวียดนาม
	คะแนน (เต็ม 7)	4.66	4.23	
LPI	อันดับโลก	35	48	
	คะแนน (เต็ม 5)	3.43	3.15	

ที่มา: ที่ปรึกษา และวิเคราะห์จาก WEF และ The World Bank

กล่าวโดยรวม Domestic Diamond และ International Diamond ที่แสดงปัจจัยทางกายภาพและปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์
ของไทยมีพื้นที่ใหญ่กว่าของเวียดนาม ซึ่งกล่าวได้ว่าภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย มีความสามารถในการแข่งขัน
สูงกว่าเวียดนาม

อย่างไรก็ตาม จากผลการวิเคราะห์ DDDM ที่แสดงคะแนนปัจจัยความสามารถในการแข่งขันของทั้งสองประเทศนั้น
แตกต่างกันไม่มากนัก โดยไทยมีข้อได้เปรียบเวียดนามเล็กน้อยดังนี้

- สภาพของปัจจัย (Factor Conditions) : ความแตกต่างหลัก คือ โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศของไทยสูงกว่าเวียดนาม
- สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions) : ไทยมี GDP ต่อหัวและระดับการพัฒนาเมืองสูงกว่า ซึ่งนำมาสู่การมีตลาดภายในประเทศที่มีศักยภาพสูงกว่า จึงมีอุปสงค์ในภาคการขนส่งมากกว่า
- ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries) : ไทยมีข้อได้เปรียบในแง่ขอบเขตการจ้างงานและการรวมกลุ่มในภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงขนาดของโซ่คุณค่า
- แรงงานระดับบริหาร (Professionals) : ความแตกต่างที่สำคัญอยู่ที่ไทยมีการพึ่งพาแรงงานระดับบริหารมากกว่า
- ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs) : ไทยมีข้อได้เปรียบหลักๆ ในด้านนวัตกรรม ความซับซ้อนของธุรกิจ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และความสะดวกในการได้มาซึ่งเงินลงทุน

อย่างไรก็ตาม ไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าเวียดนามค่อนข้างมาก ในด้านภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government) ส่วนเวียดนามมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าไทยใน 2 ด้าน ได้แก่

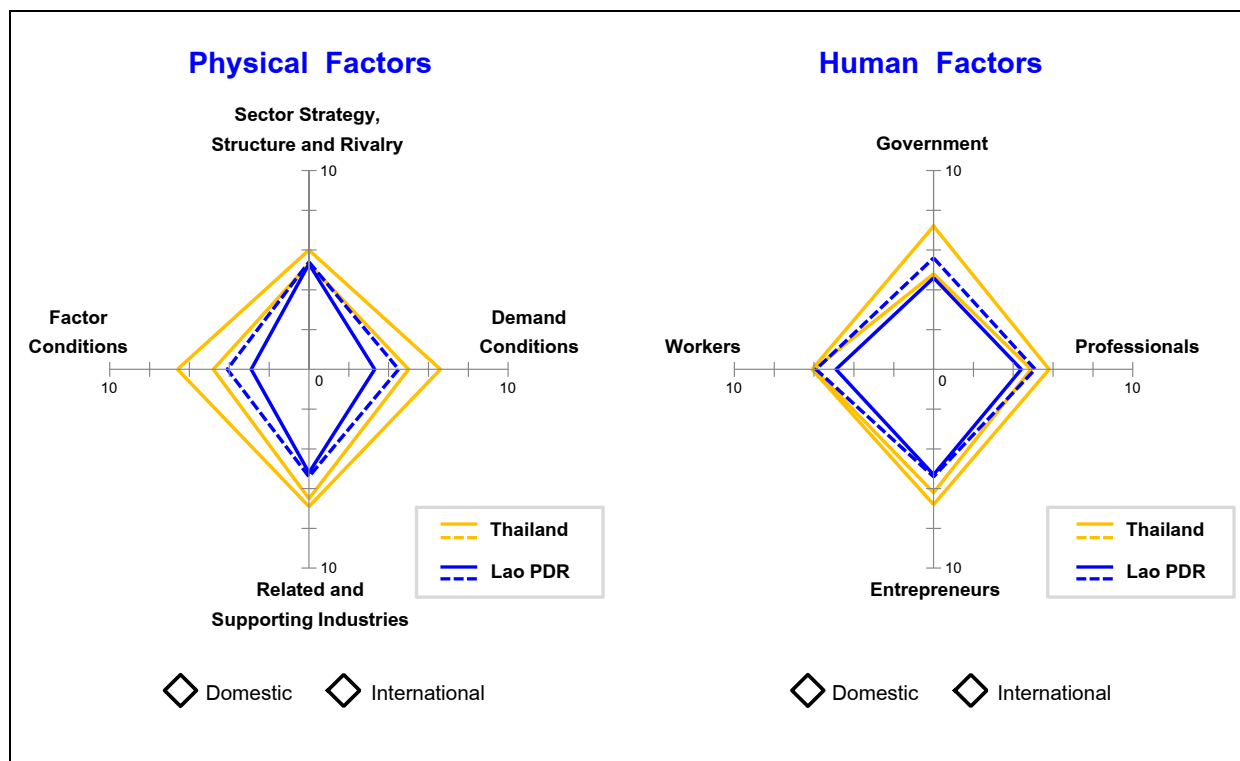
- กลยุทธ์ โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรม (Sector Strategy, Structure and Rivalry) : ความแตกต่างหลัก ได้แก่ การที่เวียดนามมีสภาพการแข่งขันที่เข้มข้นกว่า (ระหว่างกลุ่มบริษัทเวียดนามด้วยกันในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ)
- แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers) : ความสะดวกในการจัดหาแรงงาน รวมถึงค่าแรงและผลิตภาพในเวียดนามสามารถชดเชยข้อได้เปรียบของไทยในด้านการศึกษาและฝึกอบรมที่เหนือกว่าเวียดนาม

อย่างไรก็ตาม เวียดนามมีพรมแดนติดกับจีน กัมพูชา และสปป.ลาว แต่ไม่ติดกับไทย ทำให้การให้บริการขนส่งทางบกต้องผ่านจุดข้ามแดนระหว่างประเทศ 2 จุด ซึ่งมีพิธีการทางศุลกากรแตกต่างกัน นอกจากนี้ เวียดนามกับไทยไม่มีทางรถไฟเชื่อมถึงกัน ดังนั้น การเข้าสู่ตลาดเวียดนามของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เวียดนามเข้าสู่ตลาดไทย ยังมีข้อจำกัดในทางปฏิบัติ แม้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีโอกาสในการเข้าสู่ตลาดของเวียดนามในขณะเดียวกันก็มีโอกาสที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เวียดนามสามารถเข้าสู่ตลาดไทยได้

ทั้งนี้ ไทยมีอันดับที่ดีกว่าเวียดนาม ทั้งในดัชนี GCI (ไทยอันดับที่ 31 ส่วนเวียดนามอันดับที่ 68) และดัชนี LPI (ไทยอันดับที่ 35 ส่วนเวียดนามอันดับที่ 48) แต่ช่องว่างระหว่างคะแนนจากทั้งสองดัชนีนั้นแตกต่างกันไม่มากนัก

6.5.4 ผลการเปรียบเทียบ DDDM ไทยและสปป.ลาว

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและ สปป.ลาว โดยการนำ Diamond ของทั้งสองประเทศวางซ้อนกัน แสดงดังรูปที่ 6.5-3 โดยเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ของ Diamond และตัวชี้วัดระดับนานาชาติ ดังตารางที่ 6.5-3



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.5-3 การเปรียบเทียบ DDDM ไทยและสปป.ลาว

ตารางที่ 6.5-3 สัดส่วนพื้นที่ DDDM ไทยและ สปป.ลาว และการเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ

การเปรียบเทียบพื้นที่ Diamond	ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)		ข้อสังเกต
		ไทย	สปป.ลาว	
International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของ สปป.ลาว	กายภาพ	42.55	16.30	ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย สูงกว่า สปป.ลาวอย่างชัดเจน
	ทรัพยากรมนุษย์	41.65	23.00	
Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของ สปป.ลาว	กายภาพ	28.90	23.20	ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย สูงกว่า สปป.ลาว ในปัจจัยด้านกายภาพ ส่วนปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์นั้นไม่แตกต่างกัน มากนัก
	ทรัพยากรมนุษย์	30.00	30.25	
การเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ				
GCI	อันดับโลก	31	93	ไทยมีความสามารถในการแข่งขัน และ การให้บริการโลจิสติกส์สูงกว่า สปป.ลาว
	คะแนน (เต็ม 7)	4.66	3.91	
LPI	อันดับโลก	35	131	
	คะแนน (เต็ม 5)	3.43	2.39	

ที่มา: ที่ปรึกษา และวิเคราะห์จาก WEF และ The World Bank

Domestic Diamond และ International Diamond ที่แสดงปัจจัยทางกายภาพและปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ของไทย มีพื้นที่ใหญ่กว่า Diamond ของ สปป.ลาว ซึ่งกล่าวได้ว่าภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่า สปป.ลาวอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยที่ไทยมีข้อได้เปรียบ สปป.ลาว อย่างมาก คือ

- สภาพของปัจจัย (Factor Conditions) : สปป.ลาวมีคะแนนต่ำเพราะเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล และมีมาตรฐานด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ต่ำกว่าไทยค่อนข้างมาก
- สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions) : ตลาดภายในประเทศของ สปป.ลาวมีขนาดเล็ก เนื่องจากมีจำนวนประชากรน้อย มี GDP ต่อหัวต่ำ อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีมาตรฐานค่อนข้างต่ำ เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงตลาดต่างประเทศ
- ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries) : ไทยมีข้อได้เปรียบเหนือกว่า สปป.ลาว ในแง่ของความกว้างของโซ่คุณค่า การรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ และมูลค่าเพิ่มต่อผลิตภัณฑ์ที่นำเข้าและส่งออก
- ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs) : ข้อได้เปรียบของไทยมาจากการที่ภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีความซับซ้อนมากกว่า มีการใช้เทคโนโลยีมากกว่า และการระดมเงินเพื่อการลงทุนทำได้ง่ายกว่า

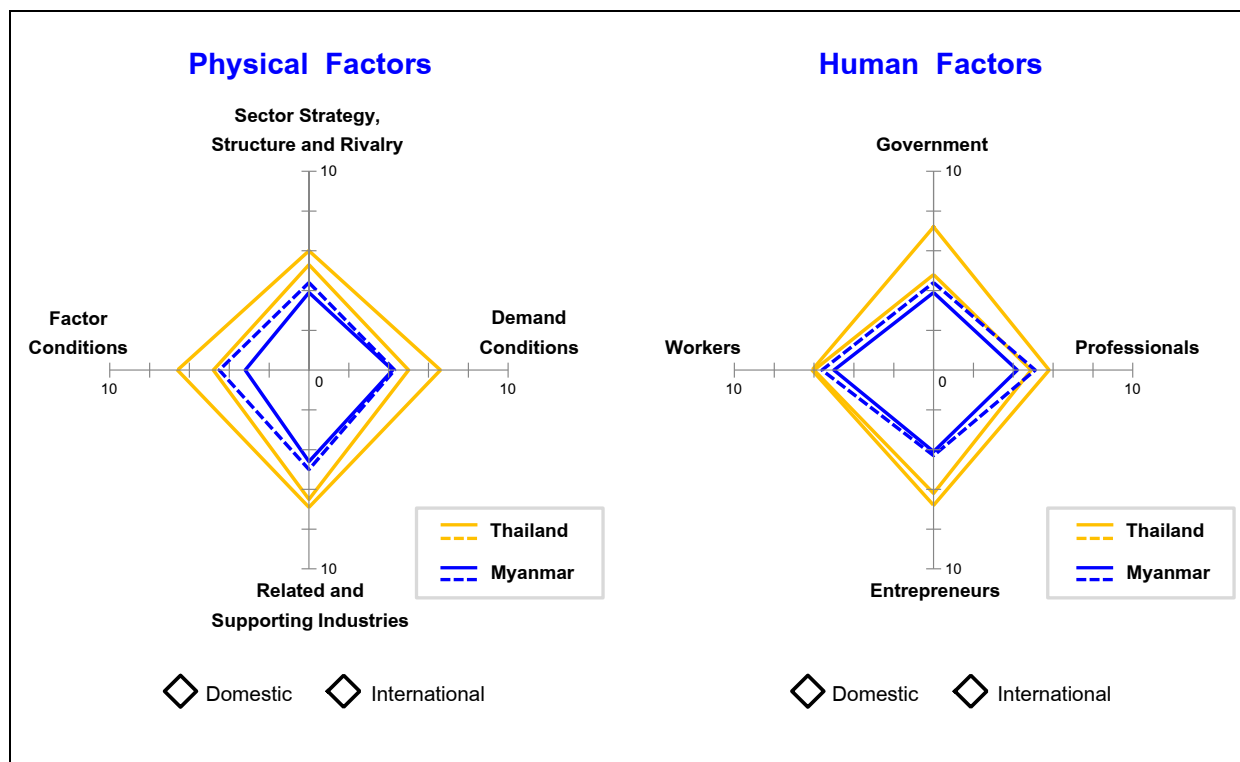
ประเด็นหลักของการดำเนินการในภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและ สปป.ลาว คือ การที่ สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล และมีเส้นทางคมนาคมขนส่งในภูมิประเทศที่เป็นภูเขาเป็นส่วนใหญ่ โครงสร้างพื้นฐานระบบรางถูกจำกัดอยู่เพียงพื้นที่ติดกับชายแดนไทย อีกทั้งท่าอากาศยานของประเทศมีความสามารถในการให้บริการค่อนข้างจำกัด อย่างไรก็ตาม แม่น้ำโขงยังมีศักยภาพในการเป็นทางเชื่อมต่อไปยังเมืองท่าใหญ่ๆ ได้

ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสำหรับการแข่งขันใน สปป.ลาว สามารถวัดโดยการเปรียบเทียบ International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของ สปป.ลาว ซึ่งสรุปได้ว่า การเข้าสู่ตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีโอกาสสูงในการดำเนินธุรกิจ

ทั้งนี้ ไทยมีอันดับที่ดีกว่า สปป.ลาว ทั้งในดัชนี GCI (ไทยอันดับที่ 31 ส่วน สปป.ลาว อันดับที่ 93) และดัชนี LPI (ไทยอันดับที่ 35 ส่วน สปป.ลาว อันดับที่ 131) ซึ่งทั้งสองดัชนีนั้น ไทยกับ สปป.ลาว มีช่องว่างระหว่างคะแนนและอันดับแตกต่างกันมาก ซึ่งผลการวิเคราะห์ DDDM ให้ผลไปในทิศทางเดียวกันกับ GCI และ LPI

6.5.5 ผลการเปรียบเทียบ DDDM ไทยและเมียนมา

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและเมียนมา โดยการนำ Diamond ของทั้งสองประเทศมาซ้อนกัน แสดงดังรูปที่ 6.5-4 โดยเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ของ Diamond และตัวชี้วัดระดับนานาชาติ ดังตารางที่ 6.5-4



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.5-4 การเปรียบเทียบ DDDM ไทยและเมียนมา

ตารางที่ 6.5-4 สัดส่วนพื้นที่ DDDM ไทยและเมียนมา และการเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ

การเปรียบเทียบพื้นที่ Diamond	ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)		ข้อสังเกต
		ไทย	เมียนมา	
International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของเมียนมา	กายภาพ	42.55	15.75	ไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าเมียนมาในทุกด้าน
	ทรัพยากรมนุษย์	41.65	18.40	
Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของเมียนมา	กายภาพ	28.90	20.70	ไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าเมียนมาในทุกด้าน
	ทรัพยากรมนุษย์	30.00	23.25	
การเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ				
Global Competitiveness Index (GCI)	อันดับโลก	31	134	ไทยมีความสามารถในการแข่งขัน และการให้บริการโลจิสติกส์สูงกว่าเมียนมา
	คะแนน (เต็ม 7)	4.66	3.24	
Logistics Performance Index (LPI)	อันดับโลก	35	145	
	คะแนน (เต็ม 5)	3.43	2.25	

ที่มา: ที่ปรึกษา และวิเคราะห์จาก WEF และ The World Bank

Domestic Diamond และ International Diamond ที่แสดงปัจจัยทางกายภาพและปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ของไทย มีพื้นที่ใหญ่กว่า Diamond ของเมียนมา ซึ่งกล่าวได้ว่าภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าเมียนมาอย่างมีนัยสำคัญ

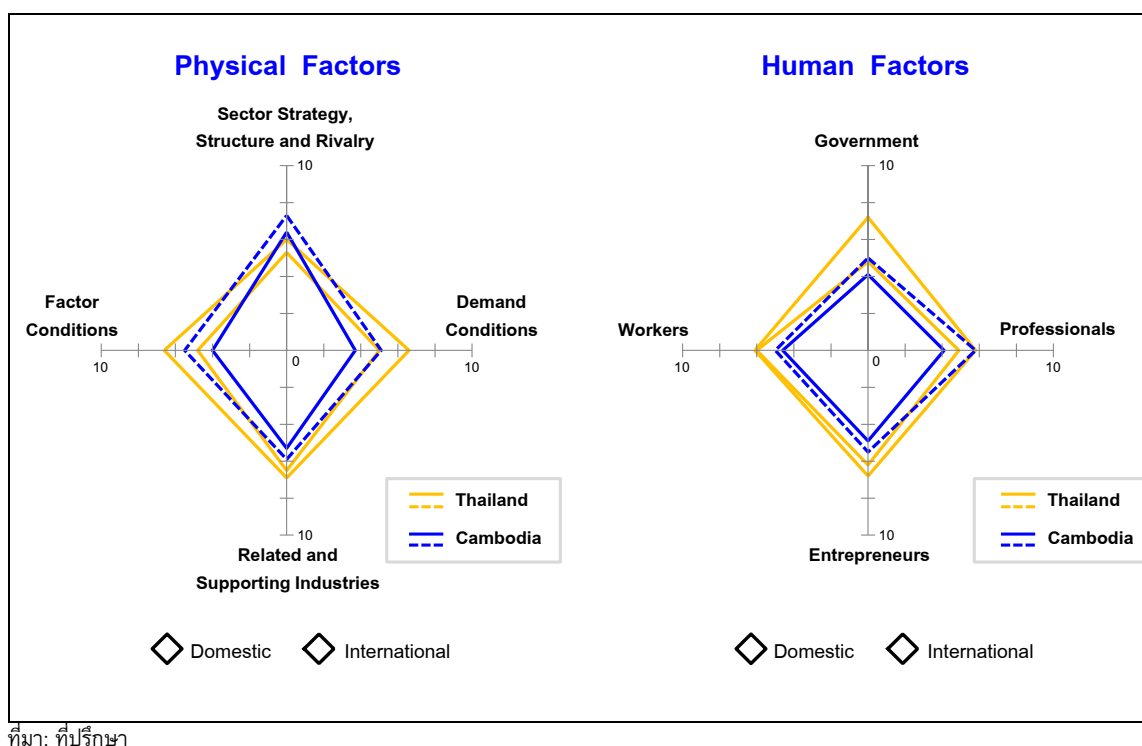
ผลการวิเคราะห์ DDDM ไทยมีข้อได้เปรียบกว่าเมียนมาในทุกด้าน (ยกเว้นในการเปรียบเทียบ Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของเมียนมา ด้านแรงงานระดับบริหาร (Professionals) ที่เมียนมาอาจได้เปรียบไทยเล็กน้อยในการเข้าสู่ภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ไทย เช่น ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ เป็นต้น)

ดังนั้น ในภาพรวมจึงมีโอกาสมากสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสามารถเข้าสู่ตลาดเมียนมาได้ อย่างไรก็ตาม การเข้าสู่ตลาดยังมีอุปสรรคสำคัญ คือ ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากถนนที่มีคุณภาพต่ำในหลายช่วงและไม่มีทางรถไฟระหว่างประเทศเชื่อมโยงถึงกัน เมืองท่าของเมียนมาตั้งอยู่บนฝั่งตะวันตก ในขณะที่ท่าเรือที่สำคัญของไทยตั้งอยู่บนฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง) และทั้งสองประเทศไม่มีเส้นทางเดินเรือถึงกันโดยตรง (ขนส่งสินค้าที่ท่าเรือสิงคโปร์) ส่วนท่าเรือระนองยังมีการใช้ประโยชน์น้อย นอกจากนี้ ภาคธุรกิจการบินของเมียนมายังต้องการการลงทุนเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการให้บริการ

ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์ DDDM สอดคล้องกับอันดับในดัชนี GCI และ LPI โดยไทยมีอันดับดีกว่าเมียนมาทุกทั้งในดัชนี GCI (ไทยอันดับที่ 31 ส่วนเมียนมาอันดับที่ 134) และดัชนี LPI (ไทยอันดับที่ 35 ส่วนเมียนมาอันดับที่ 145) โดยที่คะแนนของทั้งสองประเทศห่างกันค่อนข้างมาก

6.5.6 ผลการเปรียบเทียบ DDDM ไทยและกัมพูชา

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและกัมพูชา โดยการนำ Diamond ของทั้งสองประเทศวางซ้อนกัน แสดงดังรูปที่ 6.5-5 โดยเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ของ Diamond และตัวชี้วัดระดับนานาชาติ ดังตารางที่ 6.5-5



รูปที่ 6.5-5 การเปรียบเทียบ DDDM ไทยและกัมพูชา

ตารางที่ 6.5-5 สัดส่วนพื้นที่ DDDM ไทยและกัมพูชา และการเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ

การเปรียบเทียบพื้นที่ Diamond	ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)		ข้อสังเกต
		ไทย	กัมพูชา	
International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของกัมพูชา	กายภาพ	42.55	22.50	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่ากัมพูชาอย่างชัดเจน
	ทรัพยากรมนุษย์	41.65	19.60	
Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของกัมพูชา	กายภาพ	28.90	35.00	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่ากัมพูชาด้านทรัพยากรมนุษย์ แต่กัมพูชามีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าในปัจจัยด้านกายภาพ
	ทรัพยากรมนุษย์	30.00	28.35	
การเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ				
GCI	อันดับโลก	31	95	ไทยมีความสามารถในการแข่งขัน และการให้บริการโลจิสติกส์สูงกว่ากัมพูชา
	คะแนน (เต็ม 7)	4.66	3.89	
LPI	อันดับโลก	35	83	
	คะแนน (เต็ม 5)	3.43	2.74	

ที่มา: ที่ปรึกษา และวิเคราะห์จาก WEF และ The World Bank

Domestic Diamond และ International Diamond ที่แสดงปัจจัยทางกายภาพและปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ของไทย มีพื้นที่ใหญ่กว่าของกัมพูชา ซึ่งกล่าวได้ว่าภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่ากัมพูชาอย่างมีนัยสำคัญ โดยไทยมีข้อได้เปรียบกัมพูชาในด้านต่างๆ ดังนี้

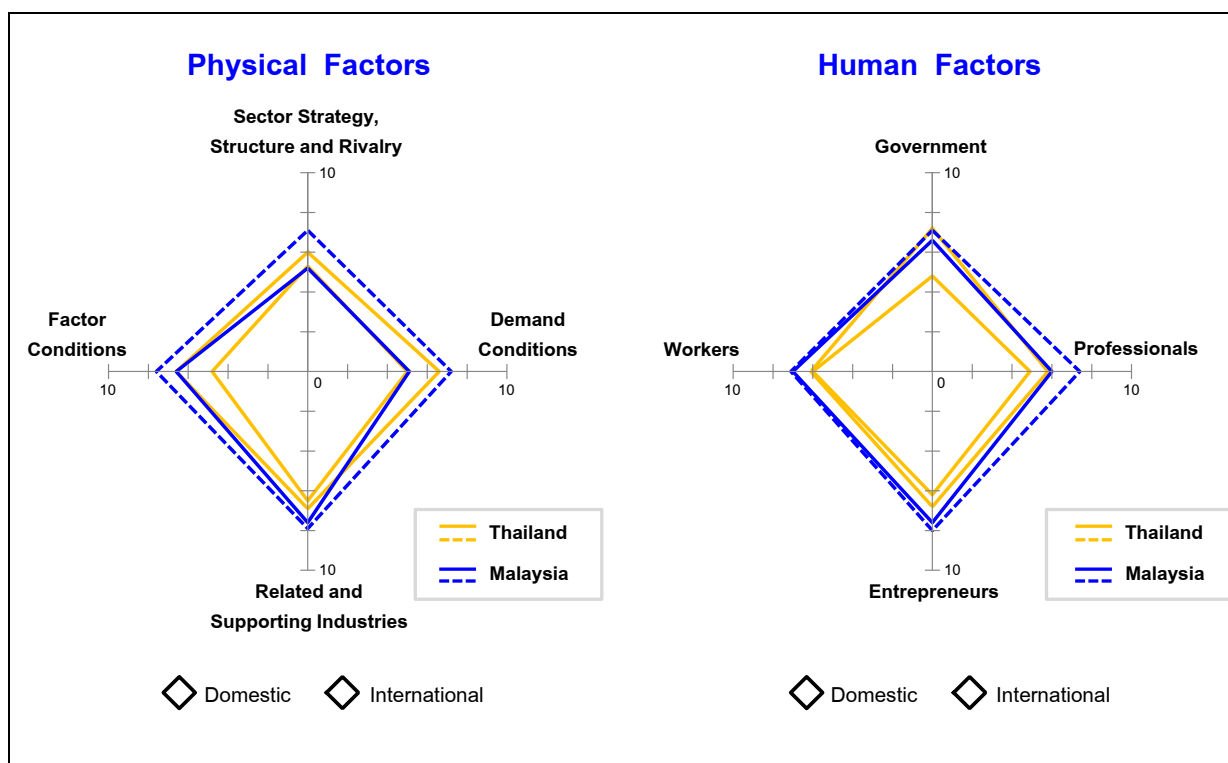
- สภาพของปัจจัย (Factor Conditions) : สะท้อนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ดีกว่า และทรัพยากรทางกายภาพที่มีมากกว่า
- สภาพของอุปสงค์ (Demand Conditions) : ไทยมีจำนวนประชากรและระดับการพัฒนาเมืองมากกว่า รวมไปถึงรายได้ต่อหัวมากกว่ากัมพูชา
- ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries) : ไทยมีการรวมกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากกว่า โดยเฉพาะบริเวณกรุงเทพฯ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
- ภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government) : ข้อได้เปรียบหลักของไทยอยู่ที่ผลการดำเนินงานด้านการจัดเก็บภาษีและศุลกากรที่ดีกว่า
- แรงงานระดับปฏิบัติการ (Workers) : แรงงานไทยมีการศึกษาสูงกว่า มีการฝึกอบรมและทักษะที่ดีกว่า ซึ่งชดเชยในเรื่องของค่าแรงและผลผลิตซึ่งกัมพูชาอาจมีข้อได้เปรียบเหนือกว่าไทย
- ผู้ประกอบการและธุรกิจ (Entrepreneurs) : ผู้ประกอบการและธุรกิจของไทยมีความซับซ้อนมากกว่า นวัตกรรมที่ดีกว่า และมีการใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้ากว่า รวมไปถึงมีตลาดการเงินที่พัฒนามากกว่า เพื่อสนับสนุนการลงทุน

จากการเปรียบเทียบ International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของกัมพูชา สามารถกล่าวได้ว่าความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสูงกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีฐานที่ตั้งอยู่ในกัมพูชา จึงมีโอกาสมากสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยสามารถรุกตลาดกัมพูชาได้ และเมื่อเปรียบเทียบ Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของกัมพูชา สามารถกล่าวได้ว่า การที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของกัมพูชาจะรุกตลาดไทยนั้นอาจเป็นไปได้ เนื่องจากปัจจัยเชิงบวกด้านกลยุทธ์องค์กร โครงสร้างทางธุรกิจ และสภาพการแข่งขันของตลาด (Sector Strategy, Structure and Rivalry) เนื่องจากการส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) ของกัมพูชา

ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์จาก DDDM สอดคล้องกับอันดับของไทยที่ดีกว่ากัมพูชาทั้งในดัชนี GCI และดัชนี LPI (ดัชนี CGI ของไทยอยู่อันดับที่ 31 ส่วนกัมพูชาอยู่อันดับที่ 95 และ LPI ของไทยอยู่อันดับที่ 35 ส่วนกัมพูชาอยู่อันดับที่ 83)

6.5.7 ผลการเปรียบเทียบ DDDM ไทยและมาเลเซีย

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยและมาเลเซีย โดยการนำ Diamond ของทั้งสองประเทศวางซ้อนกัน แสดงดังรูปที่ 6.5-6 โดยเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ของ Diamond และ ตัวชี้วัดระดับนานาชาติ ดังตารางที่ 6.5-6



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.5-6 การเปรียบเทียบ DDDM ไทยและมาเลเซีย

ตารางที่ 6.5-6 สัดส่วนพื้นที่ DDDM ไทยและมาเลเซีย และการเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ

การเปรียบเทียบพื้นที่ Diamond	ปัจจัย	สัดส่วนพื้นที่ Diamond (ร้อยละ)		ข้อสังเกต
		ไทย	มาเลเซีย	
International Diamond ของไทยกับ Domestic Diamond ของมาเลเซีย	กายภาพ	42.55	37.45	ความสามารถในการแข่งขันของไทยสูงกว่า มาเลเซียในปัจจุบันด้านกายภาพ ส่วนปัจจัยด้าน ทรัพยากรมนุษย์นั้น มาเลเซียมีความสามารถ ในการแข่งขันสูงกว่าไทย
	ทรัพยากรมนุษย์	41.65	46.15	
Domestic Diamond ของไทยกับ International Diamond ของมาเลเซีย	กายภาพ	28.90	55.50	ความสามารถในการแข่งขันของมาเลเซีย สูงกว่าไทย
	ทรัพยากรมนุษย์	30.00	54.75	
การเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดระดับนานาชาติ				
GCI	อันดับโลก	31	20	ไทยมีความสามารถในการแข่งขันและ การให้บริการโลจิสติกส์ต่ำกว่ามาเลเซีย
	คะแนน (เต็ม 7)	4.66	5.16	
LPI	อันดับโลก	35	25	
	คะแนน (เต็ม 5)	3.43	3.59	

ที่มา: ที่ปรึกษา และวิเคราะห์จาก WEF และ The World Bank

Domestic Diamond และ International Diamond ที่แสดงปัจจัยทางกายภาพและปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์ของมาเลเซียมีพื้นที่ใหญ่กว่าไทย ซึ่งกล่าวได้ว่า ภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของมาเลเซีย มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าไทยอย่างมีนัยสำคัญ โดยมาเลเซียมีข้อได้เปรียบเหนือกว่าไทยในทุกด้าน ยกเว้น International Diamond ของไทย ในด้านภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ (Government) อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ DDDM สามารถสรุปข้อสังเกตสำหรับความสามารถในการแข่งขันของมาเลเซียที่ได้เปรียบไทย ดังนี้

- ไทยและมาเลเซียมีความสามารถด้านโลจิสติกส์และการแข่งขันในภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ใกล้เคียงกัน แต่มาเลเซียได้คะแนนสูงกว่าในส่วนของคุณภาพและขอบเขตของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- มาเลเซียมีจำนวนประชากรน้อยกว่า แต่มีระดับการพัฒนาเมืองมากกว่า และมีรายได้ต่อหัว (GDP per Capita) สูงกว่าไทยผลที่ได้ คือ มีการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมและการพัฒนาโลจิสติกส์มากกว่า และมีใช้คุณค่าที่ดีกว่าเล็กน้อย
- มาเลเซียได้คะแนนสูงกว่าไทย เนื่องจากผลผลิตภาพของแรงงานระดับบริหารและปฏิบัติการ ตลอดจนการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา
- มาเลเซียมีความก้าวหน้าทางนวัตกรรม และความสะดวกในการหาแหล่งเงินทุนสำหรับการลงทุนสูงกว่าไทย

อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาเลเซียในการใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบในภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนี้

- ไทยกับมาเลเซียมีพรมแดนระหว่างประเทศเชื่อมติดกันเป็นระยะทางสั้นๆ ซึ่งมีจุดผ่านแดนไม่มาก และโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและระบบรางข้ามแดนยังมีข้อจำกัด เช่น ความแออัดของด่านข้ามแดน (อยู่ระหว่างขยายและปรับปรุงด่าน) เป็นต้น

- ไม่มีเส้นทางเดินเรือโดยตรงจากท่าเรือหลักๆ บริเวณอ่าวไทยไปยังเมืองท่าสำคัญของมาเลเซียที่อยู่ทางชายฝั่งตะวันตก (ท่าเรือปีนัง และท่าเรือกลัง)
- เส้นทางทางบกจากมาเลเซียผ่านไทยไปยังกัมพูชา เมียนมา สปป.ลาว จีน และเวียดนาม มีระยะทางไกลมาก

ทั้งนี้ อันดับของมาเลเซียดีกว่าไทย สำหรับดัชนี GCI และ LPI ซึ่งสอดคล้องกับการวิเคราะห์ DDDM (ดัชนี GCI ไทยอันดับที่ 31 ส่วนมาเลเซียอันดับที่ 20 และดัชนี LPI ไทยอันดับที่ 35 มาเลเซียอันดับที่ 25) โดยคะแนน GCI ของไทยห่างจากมาเลเซียมาก ส่วนคะแนน LPI ของทั้งสองประเทศไม่ห่างกันมากนัก

6.6 สรุปผลการวิเคราะห์ DDDM และประเด็นข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย

6.6.1 สรุปผลการวิเคราะห์ DDDM

จากผลการวิเคราะห์ DDDM สามารถสรุปได้ว่า

- ผู้ประกอบการไทยแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ของจีนและเวียดนามได้ค่อนข้างลำบาก พร้อมทั้งยังมีข้อจำกัดที่ต้องข้ามพรมแดนถึงสองครั้ง (ไทย-สปป.ลาว และสปป.ลาว-จีน สำหรับการขนส่งไทย-จีน และ ไทย-สปป.ลาว และ สปป.ลาว-เวียดนาม สำหรับการขนส่งไทย-เวียดนาม)
- ผู้ประกอบการมาเลเซียมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าไทย และมีโอกาสที่เข้าสู่ตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยได้ อย่างไรก็ดีตาม ข้อได้เปรียบนี้อาจลดลง เพราะมีสองปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขันในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของทั้งสองประเทศ ได้แก่
 - ระยะทางที่ห่างไกลระหว่างศูนย์กลางเศรษฐกิจของไทยที่กรุงเทพฯ และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกกับศูนย์กลางเศรษฐกิจของมาเลเซียบริเวณกัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือกลัง
 - คุณภาพของเส้นทางคมนาคมทางบกที่เชื่อมต่อระหว่างทั้งสองประเทศ
- ภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่า สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา จึงทำให้สามารถแข่งขันในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ใน สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ได้ดีกว่า

นอกจากนั้นแล้ว ผลการวิเคราะห์ DDDM สามารถเทียบเคียงได้กับดัชนีระดับนานาชาติ คือ GCI และ LPI โดยสรุปได้ว่า (i) ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันต่ำกว่าจีนเล็กน้อย แต่ความสามารถในการแข่งขันของไทยและจีนไม่แตกต่างกันมากนัก (ii) ไทยมีอันดับสูงกว่าเวียดนามทั้งในดัชนี GCI และดัชนี LPI แต่คะแนนของทั้งสองประเทศไม่ห่างกันมากนัก (iii) ไทยยังมีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่ามาเลเซีย และ (iv) ไทยมีอันดับที่ดีกว่า สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา

6.6.2 ประเด็นข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย

การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันโดย DDDM สามารถช่วยระบุถึงประเด็นสำคัญในด้านต่างๆ ที่ภาครัฐและเอกชนของไทยจำเป็นต้องพัฒนา เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันให้แก่ภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการพัฒนาในส่วนต่างๆ นั้น มีความจำเป็นเพื่อ (i) เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม (ii) ปิดช่องว่างการพัฒนาระหว่างไทยกับจีนและมาเลเซีย และ (iii) รักษาระดับการพัฒนาให้ทันประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม GMS

ปัจจัยทางกายภาพและทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นตัวชี้วัดในการวิเคราะห์ DDDM นั้นสามารถช่วยวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ ที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อปรับปรุง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทยในภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ (อันประกอบด้วยประเด็นการปรับปรุงในภาพกว้าง และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์โดยเฉพาะ) โดยสรุปได้ 3 ส่วน คือ (i) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (ii) ข้อเสนอแนะด้านโครงสร้างพื้นฐาน และ (iii) ข้อเสนอแนะด้านบริหารจัดการ ดังนี้

1) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- การปรับกลยุทธ์โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรม โดยภาครัฐควรเตรียมโครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้พร้อมสำหรับการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้สูงขึ้น โดยการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนโดยบริษัทไทยและบริษัทข้ามชาติ ตลอดจนให้การสนับสนุน SME ในภาคธุรกิจดังกล่าวให้สามารถเติบโตอย่างยั่งยืน
- ภาคอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง ควรให้การส่งเสริมการสร้างความแข็งแกร่งของการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อขยายขอบเขตและความแข็งแกร่งของโซ่คุณค่าของภาคอุตสาหกรรมของไทย โดยมีศูนย์กลางเศรษฐกิจที่กรุงเทพฯ และพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของไทยเป็นแกนกลางในการกระจายเครือข่ายการพัฒนาก้าวไปสู่ภูมิภาคและพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ

2) ข้อเสนอแนะด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ภาครัฐควรพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบราง และประตูการค้าเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อในประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพต่ำกว่าไทย การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน ระบบราง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ บริเวณด่านชายแดน ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยเท่านั้น แต่ยังช่วยในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเป็นประโยชน์ย้อนกลับมาสู่ภาคการผลิตและส่งออกของไทย เนื่องจากตลาดการบริโภคขยายใหญ่ขึ้น

3) ข้อเสนอแนะด้านบริหารจัดการ

ข้อเสนอแนะด้านบริหารจัดการเกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ทั้งจากการดำเนินการในส่วน of ภาครัฐ เช่น ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และจากการดำเนินการของเอกชน เช่น การบริหารจัดการโซ่อุปทาน ซึ่งควรปรับปรุงดังนี้

- **ภาครัฐและระบบบริหารจัดการของภาครัฐ** มุ่งเน้นการสนับสนุนการดำเนินงานของภาคเอกชนในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศให้มากขึ้น พร้อมทั้งปรับปรุงพิธีการทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพ ตลอดจนสนับสนุนภาคธุรกิจดังกล่าวให้สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ง่ายขึ้น และมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำลง
- **ด้านแรงงานระดับปฏิบัติการ** เร่งพัฒนาทักษะและผลิตภาพแรงงาน ภาครัฐและเอกชนของไทยจำเป็นต้องปรับปรุงระบบการศึกษาและลงทุนด้านการฝึกอบรมแรงงานให้มากขึ้น เพื่อผลิตแรงงานระดับปฏิบัติการที่สามารถทำงานในด้านธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และช่วยเพิ่มผลิตภาพแรงงานของประเทศ ในส่วนของการศึกษา ระบบการศึกษาไทยมีจำนวนผู้เรียนจบในระดับอุดมศึกษาในอัตราสูง แต่จากดัชนี GCI กล่าวว่า คุณภาพการศึกษาจำเป็นต้องได้รับการพัฒนา นอกจากนี้ การฝึกอบรมระดับอาชีวศึกษาสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ก็ยังคงต้องการการลงทุนมากขึ้น
- **ด้านแรงงานระดับบริหาร** เร่งพัฒนาทักษะและความสามารถของบุคลากรในระดับบริหาร ประเด็นสำคัญคือ ไทยมีความจำเป็นต้องพึ่งพาผู้บริหารระดับผู้จัดการขึ้นไป และต้องลงทุนมากขึ้นเพื่อพัฒนาการฝึกอบรมรวมถึงการวิจัยและพัฒนา
- **ด้านผู้ประกอบการและภาคธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์** ภาครัฐและเอกชนควรเร่งสนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมและส่งเสริมการนำเอานวัตกรรมทางเทคโนโลยีมาใช้ให้มากขึ้น นอกจากนี้ ภาครัฐยังควรส่งเสริมการพัฒนาช่องทางเข้าถึงเงินลงทุนให้แก่ผู้ประกอบการผ่านตลาดการเงิน