



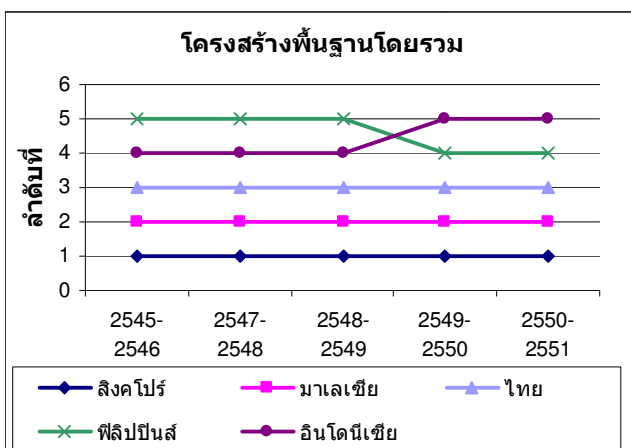
Competitiveness Newsletter

ปีที่ 1 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน 2552

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	1
เพื่อสร้างเสริมความสามารถในการแข่งขัน	
ทางเลือกการลงทุนและรูปแบบสัมปทานรถไฟฟ้า	6
ความเคลื่อนไหวประจำไตรมาส	6
เกร็ดน่ารู้	7
สถานการณ์ภาคการผลิตและบริการ	8
เครื่องชี้วัดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของไทย	9

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสร้างเสริมความสามารถในการแข่งขัน

โครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ การให้บริการโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานสากลอย่างเพียงพอและทั่วถึงจะส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการผลิตและการขนส่งของภูมิภาคในอนาคต



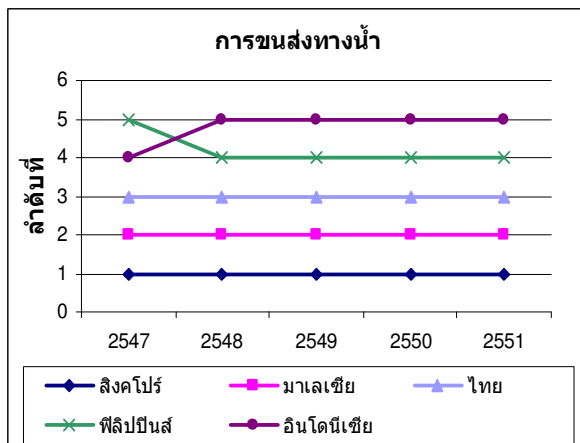
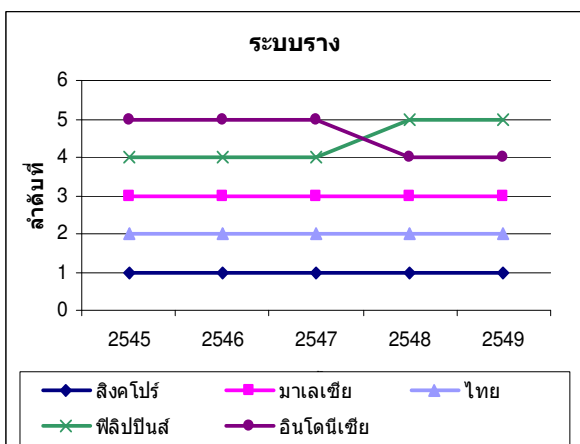
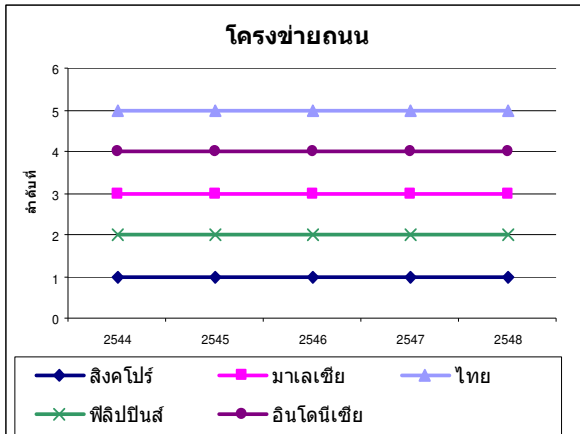
เมื่อพิจารณาขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีศักยภาพใกล้เคียงกัน จากการจัดอันดับของ The Global Competitiveness พบว่าตลอดช่วงปี 2545 ถึงปี 2551 คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยโดยรวม อยู่ในอันดับที่ 3 ซึ่งเป็นระดับปานกลางเมื่อเปรียบเทียบกับ 5 ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีศักยภาพใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าประเทศสิงคโปร์มีคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานดีที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ตลอดระยะเวลาดังกล่าว โดยประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดีเป็นอันดับ 2 รองจากประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าประเทศฟิลิปปินส์มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดีขึ้นในระยะสองปีหลังทำให้ได้รับการจัดอันดับดีขึ้นจากอันดับสุดท้ายในช่วงปี 2545-2548 เป็นอันดับ 4 ในช่วงปี 2549-2550

เมื่อพิจารณาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานรายสาขาเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการจัดอันดับของ IMD World Competitiveness Yearbook ในช่วงปี 5 ปีก่อนหน้านี้ ประเทศไทยมีสถานะโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับต่างๆ ดังนี้

1. สาขาส่ง

การเปรียบเทียบการพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศไทยโดยใช้ความหนาแน่นของโครงข่ายถนนเป็นกิโลเมตรต่อพื้นที่หนึ่งตารางกิโลเมตรเป็นเกณฑ์ พบว่าประเทศไทยมีความหนาแน่นของโครงข่ายถนนต่ำที่สุด ทำให้อยู่ลำดับสุดท้ายในจำนวน 5 ประเทศ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์มีความหนาแน่นโครงข่ายถนนสูงที่สุด รองลงมาเป็นฟิลิปปินส์ มาเลเซียและอินโดนีเซีย ตามลำดับ

ในส่วนโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเมื่อเปรียบเทียบโดยใช้ความหนาแน่นของระบบรางเป็นเกณฑ์ พบว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับอยู่ในอันดับ 2 ตลอดช่วงปี 2545-2549 ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์มีการพัฒนาระบบรางดีที่สุดตลอดมา ทั้งนี้ ประเทศอินโดนีเซียมีการปรับปรุงระบบรางจนได้รับการจัดอันดับดีขึ้นจากลำดับสุดท้ายในช่วงปี 2545-2547 เป็นลำดับที่ 4 ในระยะสองปีหลัง

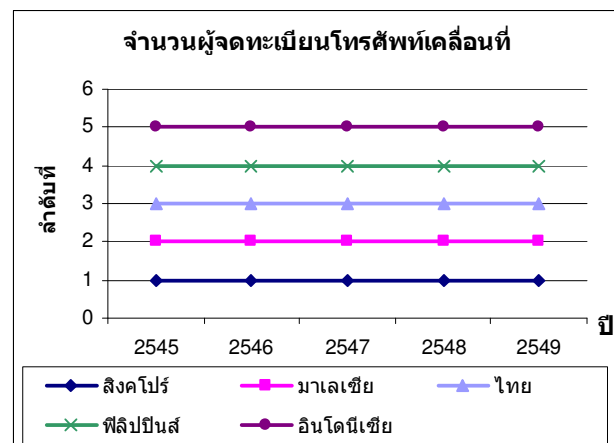
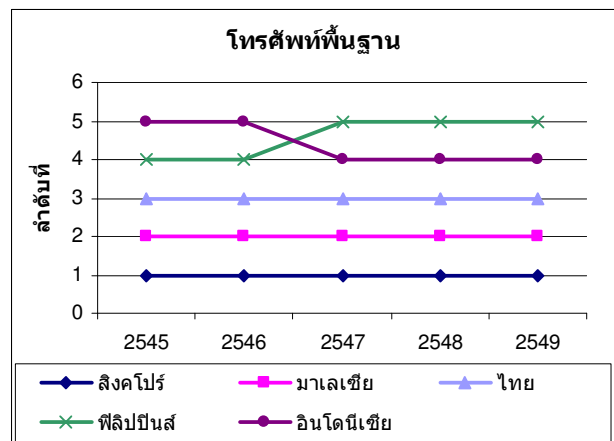


ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook

ในด้านการขนส่งทางน้ำ ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับอยู่ในอันดับที่ 3 ตลอดระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมารองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย โดยประเทศฟิลิปปินส์มีการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำดีขึ้นทำให้ได้รับการจัดอยู่ในอันดับที่ 4 ในขณะที่ประเทศอินโดนีเซียตกไปอยู่ในอันดับสุดท้ายในช่วงปี 2547-2551

2. สาขาสื่อสาร

ในการจัดลำดับการพัฒนาสาขาสื่อสาร โดยใช้จำนวนโทรศัพท์พื้นฐาน และจำนวนโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อประชากร 100 คน เป็นเกณฑ์ พบว่า ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับการพัฒนาอยู่ในอันดับ 3 ตลอดช่วงปี 2545-2549 รองจากประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศฟิลิปปินส์ และประเทศอินโดนีเซียได้รับการจัดอันดับอยู่ในสองลำดับสุดท้ายตลอดช่วงเวลาดังกล่าว

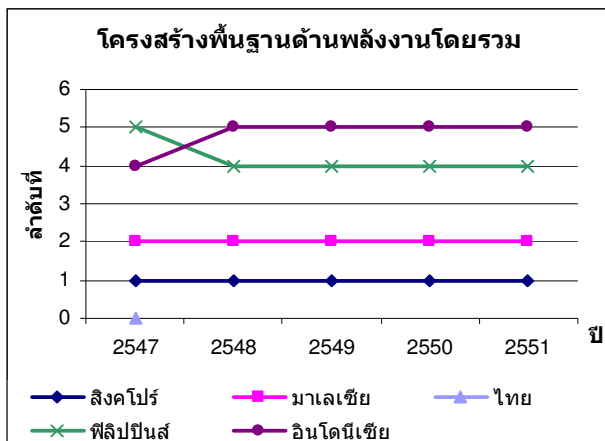


ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook

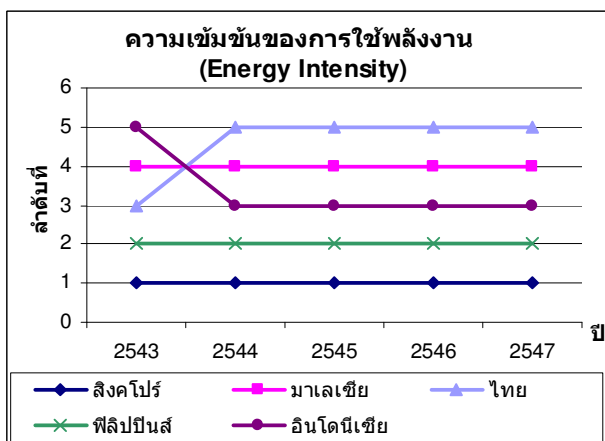
3. สาขาพลังงาน

ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในภาพรวม ประเทศไทยได้รับการจัดอยู่ในอันดับ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีศักยภาพใกล้เคียงกันในภูมิภาค ตลอดระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมารองจากประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้ ประเทศฟิลิปปินส์มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานทำให้ได้รับการจัดอันดับดีขึ้นจากอันดับสุดท้ายในปี 2547 เป็นลำดับที่ 4 ในช่วงปี 2548-2551

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการพัฒนาโดยใช้เกณฑ์ความเข้มข้นของการใช้พลังงาน (Energy Intensity) ซึ่งวัดจากอัตราการใช้พลังงานของภาคธุรกิจต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (กิโลวัตต์ต่อดอลลาร์) พบว่าประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 3 ในปี 2543 อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2544-2547 ประเทศไทยมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานต่ำลง โดยเป็นการใช้พลังงานไม่ก่อให้เกิดรายได้แก่ประเทศ ทำให้ตกลงมาอยู่ในลำดับสุดท้าย ทั้งนี้ ประเทศสิงคโปร์มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีประเทศฟิลิปปินส์อยู่ในอันดับ 2 ในขณะที่ประเทศอินโดนีเซียได้รับการจัดลำดับดีขึ้นมาอยู่ในอันดับ 3 ในช่วงปี 2544-2547 และประเทศมาเลเซียอยู่ในอันดับ 4



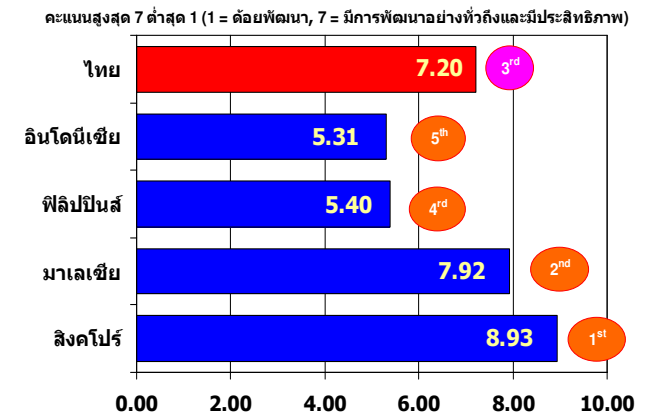
ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook



สำหรับอัตราค่าไฟฟ้า ประเทศไทยได้ถูกปรับอันดับลงจากอันดับ 2 ในช่วงปี 2546-2547 เป็นอันดับ 3 ในช่วงปี 2548-2549 ในขณะที่ประเทศมาเลเซียมีอัตราค่าไฟฟ้าต่ำที่สุดในจำนวน 5 ประเทศ ตลอดช่วงปี 2546-2548 อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2548-2549 ประเทศอินโดนีเซียมีการปรับอัตราค่าไฟฟ้าลง ทำให้ได้รับการจัดอันดับดีขึ้นจากอันดับ 3 ในปี 2546 เป็น อันดับ 1 ในปี 2549 แทนประเทศมาเลเซีย ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์และประเทศฟิลิปปินส์ถูกจัดอยู่ในอันดับ 4 และ 5 ตามลำดับ ตลอดช่วงปี 2546-2549

4. สาขาสาธารณูปการ

จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับการเข้าถึงและความเพียงพอของบริการน้ำสะอาดโดย IMD พบว่าจากคะแนนเต็ม 10 ประเทศไทยได้คะแนนในระดับ 7.2 ซึ่งเป็นอันดับ 3 เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีศักยภาพใกล้เคียงกัน โดยมีประเทศสิงคโปร์อยู่ในอันดับ 1 และประเทศมาเลเซียในอันดับ 2 และมีฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียอยู่ในอันดับ 4 และ 5 ตามลำดับ



ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook

สถานะปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยแบ่งออกได้เป็น 4 สาขาหลัก ได้แก่ สาขาขนส่ง สาขาสื่อสาร สาขากำลังงาน สาขาสารณูปการ

1. **สาขาขนส่ง** แบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางบก ทางน้ำและทางอากาศ

1.1 **ขนส่งทางบก** เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีสัดส่วนการใช้มากที่สุด โดยเป็นการขนส่งผู้โดยสารถึงร้อยละ 99 และขนส่งสินค้าร้อยละ 88 ของรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภททั้งหมด โดยแบ่งได้ดังนี้

1) **ถนน** ประเทศไทยมีความหนาแน่นของโครงข่ายถนนต่ำที่สุด ทำให้อยู่ลำดับสุดท้ายในจำนวน 5 ประเทศ โครงข่ายถนนของประเทศไทยในปัจจุบันมีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 191,000 กม. แบ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินสำหรับเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคภายในประเทศ ทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Expressways) และทางด่วนพิเศษระหว่างเมือง (Motorways) เส้นกรุงเทพฯ – ชลบุรี และเส้นถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก

2) **ระบบราง** ได้รับการจัดอันดับอยู่ในอันดับ 2 ตลอดช่วงปี 2545-2549 ณ ปี 2550 ประเทศไทยมีโครงข่ายรถไฟมีระยะทางรวม 4,043 กม. การพัฒนาที่ผ่านมาเป็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก

โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้โครงข่ายรถไฟฟ้ามหานคร(รถไฟฟ้าใต้ดิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร(รถไฟฟ้าใต้ดิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร(รถไฟฟ้าใต้ดิน) 6 รอบพระชนมพรรษา(รถไฟฟ้า BTS) ทั้งนี้รัฐบาลอยู่ระหว่างการเร่งดำเนินการเชื่อมต่อเส้นทางเดินรถไฟฟ้ามหานครกับการขนส่งมวลชนในรูปแบบอื่นๆ เช่น โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail link) ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการระบบรถไฟฟ้ามหานครระยะแรกเพิ่มเติมอีก 4 โครงการ 5 เส้นทางครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญๆในกรุงเทพมหานคร

1.2 ขนส่งทางน้ำ ในด้านการขนส่งทางน้ำ ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับอยู่ในอันดับที่ 3 ตลอดระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมา ซึ่งนิยมใช้กับการขนส่งสินค้า โดยในปี 2549 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 6 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ขณะที่การขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 96 ของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือของประเทศไทยแบ่งได้เป็นท่าเทียบเรือนานาชาติ และท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งมีทั้งท่าเรือของรัฐบาลและท่าเรือของเอกชน โดยปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเทียบเรือน้ำลึกจำนวน 8 แห่ง เป็นท่าเรือที่สำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

1.3 ขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันสัดส่วนการใช้งานระบบขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและภายในประเทศมีเพียงร้อยละ 1 และร้อยละ 0.01 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมดตามลำดับ และมีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศเพียงร้อยละ 1 ของการเดินทางทั้งหมด ทั้งนี้ ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งหมด 36 แห่ง เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ 6 แห่ง ท่าอากาศยานในประเทศ 27 แห่ง และท่าอากาศยานของเอกชน 3 แห่ง ในจำนวนนี้เป็นท่าอากาศยานที่สำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต

2. สาขาสื่อสารโทรคมนาคม

ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับการพัฒนาด้านการสื่อสารอยู่ในอันดับ 3 ตลอดช่วงปี 2545-2549 ปัจจุบันธุรกิจโทรศัพท์เคลื่อนที่ในรูปแบบการสื่อสารที่มีบทบาทมากที่สุดในภาคธุรกิจสื่อสารโทรคมนาคม จะเห็นได้ว่าตลาดของโทรศัพท์พื้นฐานเป็นตลาดที่ค่อนข้างหยุดนิ่ง ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานของเครือข่ายโทรคมนาคมที่มีแถบความถี่กว้างไว้ส่งข้อมูล (Broadband) มีแนวโน้มเติบโตสูง นอกจากนี้ระบบการสื่อสารทางอินเทอร์เน็ตมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเป็นระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง (Broadband Internet) มากที่สุด ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวให้บริการค่อนข้างจำกัดอยู่ในพื้นที่เฉพาะเขตเมืองโดยผู้ใช้ส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในเมืองและมีรายได้สูง เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่ใช้ในปัจจุบันและที่มีแนวโน้มจะใช้งานในอนาคต ได้แก่

(1) asymmetric digital subscriber line (ADSL) ซึ่งใช้เครือข่ายโทรศัพท์ท้องถิ่น (2) เคเบิลใยแก้ว และ (3) เทคโนโลยี broadband ไร้สาย (BWA) เช่น โทรศัพท์ 3G และ WiMAX เป็นต้น

3. สาขาลังงาน

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในประเทศไทย ได้รับการจัดอยู่ในอันดับ 3 ตลอดระยะเวลา 5 ปี แบ่งออกเป็น พลังงานไฟฟ้า พลังงานเชื้อเพลิงจากฟอสซิล ได้แก่ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยปัจจุบันกำลังการผลิตในประเทศสามารถรองรับปริมาณอุปสงค์เชื้อเพลิงที่เกิดขึ้นได้เพียงบางส่วน กว่าร้อยละ 60 ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ พลังงานหมุนเวียน และพลังงานทางเลือกใหม่ ได้แก่ พลังงานชีวมวล พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานก๊าซชีวภาพ เชื้อเพลิงเอทานอล เชื้อเพลิงไบโอดีเซล พลังงานลม พลังงานน้ำ และพลังงานความร้อนใต้พิภพ

4. สาขาสถาธรรูปการ

ประสิทธิภาพด้านระบบสาธารณูปการในประเทศไทย ถูกจัดให้เป็นอันดับ 3 เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีศักยภาพใกล้เคียงกันโดย แบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ การให้บริการน้ำสะอาด การจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอย และการจัดการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย

ทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

1. การเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การใช้ระบบขนส่งมวลชน และการขนส่งทางราง

ประเทศไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การใช้ระบบขนส่งมวลชน และทางรางมากขึ้น เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดมลภาวะทิศทางการพัฒนาจึงมุ่งเน้นการพัฒนาขนส่งมวลชนและการขนส่งทางราง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาการขนส่งสินค้าในหลากหลายรูปแบบ (Multimodal) โดยการลงทุนขยายระบบรางคู่ในเส้นทางหลักทั่วประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระหว่างประเทศกับสถานีขนส่งและกระจายสินค้าในภูมิภาค

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากการเชื่อมโยงภายในประเทศสู่การเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต จะมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของอนุภูมิภาคและเปิดไปสู่ระดับโลก โดยการเร่งรัดโครงการก่อสร้างถนน

เชื่อมโยงในพื้นที่แนวเขตเศรษฐกิจต่างๆ (Economic Corridors) รวมทั้งเป็นผู้นำในการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาค ด้านการขนส่งทางน้ำ โดยการพัฒนาท่าเรือหลักระหว่างประเทศให้มีคุณภาพการให้บริการระดับสากลทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ด้านการขนส่งทางอากาศต้องพัฒนาท่าอากาศยานให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ในด้านขีดความสามารถด้านกายภาพ และระบบสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีน อินเดียและกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาขาพลังงานและสื่อสารโทรคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยงในกลุ่มอนุภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรของประเทศในอนุภูมิภาค

3. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานจากการใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลสู่พลังงานหมุนเวียนและพลังงานทางเลือก

ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับการใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลสู่พลังงานหมุนเวียนและพลังงานทางเลือก เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ รวมทั้งลดผลกระทบจากภาวะโลกร้อน นโยบายในระยะต่อไป จึงมุ่งเน้นการสร้างความมั่นคง พึ่งพาและทั่วถึง โดยเน้นการพัฒนาภายในประเทศ ลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ สนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน และศึกษาวิจัยพลังงานทางเลือกอื่นๆ ทั้งจากชีวมวล และชีวภาพพลังงานน้ำ พลังลม และพลังงานแสงอาทิตย์ โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ศึกษาวิจัยความเป็นไปได้ตลอดจนการเตรียมความพร้อมในกรณีที่จะต้องมีการพัฒนาโรงงานผลิตไฟฟ้านิวเคลียร์ เพื่อลดข้อจำกัดด้านทรัพยากรและต้นทุนเชื้อเพลิง รวมทั้งรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเทคโนโลยี

4. การเปลี่ยนรูปแบบจากการจัดการด้านอุปทานเป็นการจัดการด้านอุปสงค์

จากในอดีตการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศยึดหลักการจัดการด้านอุปทานเพื่อตอบสนองอุปสงค์ที่มีเพิ่มขึ้นเป็นหลัก แต่เนื่องจากปัญหาด้านทรัพยากรที่มีอย่างจำกัด ทำให้มีความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการวางแผนพัฒนาสู่การจัดการด้านอุปสงค์ เช่น การรณรงค์การใช้พลังงานอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (ECO car) การสนับสนุนอุตสาหกรรมประหยัดพลังงาน เพื่อลดความยืดหยุ่นของการ

ใช้พลังงานจาก 1.0 ในปัจจุบัน เป็น 0.8 ในระยะเวลา 15 ปี และประหยัดการใช้พลังงานลงร้อยละ 30 เปรียบเทียบกับกรณีที่ไม่มีการจัดการด้านอุปสงค์ในช่วงดังกล่าว

5. การเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนจากภาครัฐเป็นการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปจำเป็นต้องมีการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน (Public Private Partnership) เพื่อเป็นการลดภาระการลงทุนของภาครัฐ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รวมทั้งให้ความสำคัญกับบทบาทภาคประชาชน (People Participation) เพื่อให้เกิดการยอมรับของผู้มีส่วนได้เสียในโครงการ ทั้งนี้ควรขยายการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐจากโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ไปสู่โครงสร้างพื้นฐานด้านสังคม ได้แก่ การศึกษา และสาธารณสุขด้วย

6. การพัฒนาแบบจำลองทางธุรกิจใหม่ในการดำเนินงานของรัฐบาลกิจ

การดำเนินงานของรัฐบาลกิจของไทยควรมีการปรับเปลี่ยนจากรูปแบบเดิมเป็นเชิงรุกในลักษณะธุรกิจมากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยควรมีการจัดทำแผนธุรกิจเพื่อรองรับการขยายฐานและความต้องการของลูกค้าได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง สร้างผลิตภัณฑ์ต้นทุนต่ำมูลค่าสูงเพื่อให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมประเภทเดียวกัน และพร้อมแข่งขันกับภายนอก รวมทั้งการบริหารจัดการโดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถเพิ่มขึ้น ตลอดจนนำหลักธรรมาภิบาลมาใช้ในการบริหารจัดการธุรกิจ โดยระบบบริหารงานต้องมีความโปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ มีความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค สังคม และสิ่งแวดล้อม ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม เคารพกฎเกณฑ์ ไม่เอาเปรียบผู้บริโภค ร่วมพัฒนาสังคม รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

7. การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปจำเป็นต้องเน้นการสร้างโอกาสให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ โดยสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแสดงข้อคิดเห็นในแผนงานโครงการของภาครัฐที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน ผ่านการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อการตัดสินใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จัดเวทีประชาพิจารณ์ ทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการยอมรับ โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของโครงการ รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน ตลอดจนสนับสนุนกระจายอำนาจ การเคารพสิทธิ ภูมิปัญญา และวัฒนธรรมท้องถิ่นมากขึ้น

8. การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และโครงสร้างการบริหารจัดการ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ประเทศไทยยังขาดกฎระเบียบที่เข้มแข็งในการบริหารจัดการ และกำกับดูแลกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งยังขาดการปราบปรามคอร์รัปชันที่ความเข้มแข็ง จำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี และมีการกำกับดูแลภายใต้กฎหมายกฎระเบียบและข้อบังคับเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค สอดรับกับเงื่อนไข กฎกติกาการค้าและการลงทุนที่กำหนดโดยการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสามารถขยายการให้บริการไปยังกลุ่มอนุภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการในเวทีโลกได้

9. ศึกษาวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างเป็นระบบ

ทิศทางการพัฒนาในระยะต่อไปจะส่งเสริมสนับสนุนให้มีการศึกษาและวิจัยเทคโนโลยีเพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีความทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ที่นำระบบโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมไร้สายมาให้บริการครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วประเทศมาใช้เพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและนวัตกรรมที่ทันสมัยให้กับภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งเพื่อลดการนำเข้าเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์เทคโนโลยีจากต่างประเทศ ช่วยใหประเทศมีดุลการค้าที่ดีขึ้น

ทางเลือกการลงทุนและรูปแบบสัมปทานรถไฟฟ้า

รูปแบบการลงทุนของรถไฟฟ้าในปัจจุบัน แบ่งรูปแบบการร่วมทุนได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบ PPP (Public Private Partnership) และ รูปแบบ PSC (Public Sector Comparator)

1. รูปแบบ PPP (Public Private Partnership)

ภาครัฐ รับภาระการลงทุนงานโยธา และโครงสร้างพื้นฐาน

ภาคเอกชน รับภาระการลงทุนงานระบบไฟฟ้า (M&E) งานจัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) งานบริหารจัดการเดินรถ และซ่อมบำรุง

รูปแบบสัมปทาน

1.1 Net cost เอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และแบ่งรายได้ให้รัฐ โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (Return on Equity : ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 13.50

ความเคลื่อนไหวประจำไตรมาส

โครงการภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ ระยะที่ 2 (SP2)

คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมแล้ว จำนวน 3 ครั้ง เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2552 และวันที่ 19 สิงหาคม 2552 และวันที่ 23 กันยายน 2552 โดยสรุปผลการประชุมที่สำคัญดังนี้

หลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. ระดับภาพรวม เป็นการประเมินผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจมหภาค เช่น อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราการใช้กำลังการผลิตในภาคอุตสาหกรรม อัตราการว่างงาน อัตราการบริโภค และอัตราการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

2. ระดับแผนงานรายสาขา เป็นการประเมินผลผลิตและผลลัพธ์ในแต่ละแผนงานในประเด็นความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแต่ละแผนงาน การกระจายเม็ดเงินลงทุนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ และการจ้างงาน และการบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนงาน เช่น การยกระดับการศึกษา การสาธารณสุข การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งในด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์และการเพิ่มปัจจัยการผลิต รวมทั้งการสร้างฐานเศรษฐกิจใหม่ เป็นต้น

3. ระดับโครงการ เป็นการประเมินผลการดำเนินงานโครงการจากเป้าหมายการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน ตั้งแต่ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง ความก้าวหน้าของงาน การเบิกจ่ายเม็ดเงินลงทุน การให้บริการ และผลลัพธ์จากการดำเนินโครงการ โดยมีหลักเกณฑ์การติดตาม และประเมินผลโครงการแยกตามกลุ่มโครงการที่มีลักษณะการดำเนินงานต่างกัน

สำหรับการแบ่งกลุ่มโครงการที่จะทำการติดตามประเมินผล 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 โครงการลงทุนที่มีผลต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจทั้งทางด้านการสร้างงาน และสร้างรายได้ในระยะสั้น ซึ่งเป็นโครงการที่มีขนาดเล็กที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ภายใน 1 – 2 ปี สามารถจัดซื้อจัดจ้างได้เร็ว และเป็นโครงการที่มีลักษณะกระจายการลงทุนและการจ้างงานไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ เช่น โครงการพัฒนาคุณภาพโรงเรียนสู่มาตรฐาน โครงการศูนย์เด็กเล็กในชุมชน โครงการถนนปลอดฝุ่น การจัดซื้อครุภัณฑ์อุปกรณ์ทางการศึกษา เป็นต้น

กลุ่มที่ 2 โครงการลงทุนที่เป็นการวางรากฐานการพัฒนาประเทศในระยะยาว โดยมีลักษณะเป็นโครงการต่อเนื่องที่มีการผูกพันงบประมาณลงทุนมากกว่า 3 ปี และต้องใช้ระยะเวลาในการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ เช่น โครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 5 เส้นทาง โครงการชลประทานขนาดใหญ่ โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 เป็นต้น

กลุ่มที่ 3 การลงทุนอื่น ๆ ที่มีลักษณะสนับสนุนการดำเนินนโยบายรัฐบาลเฉพาะเรื่อง เช่น การเพิ่มทุนสถาบันการเงินของรัฐ เป็นต้น

รวมทั้งได้ปรับชื่อจากคณะกรรมการติดตามเร่งรัดการดำเนินโครงการตามแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ ระยะที่ 2 เป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555"

ที่มา : ประมวลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ (สวค.),

(หากขาดทุน รัฐต้องชำระส่วนต่าง และถ้ามีกำไรจะต้องส่งคืนรัฐ)

- 1.2 **Gross Cost** รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (Return on Equity : ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.50
- 1.3 **Modified Gross Cost** รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยมีเงินเพิ่มพิเศษ (Bonus) ตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามแต่จะตกลงกัน โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (Return on Equity : ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.75

2. รูปแบบ PSC (Public Sector Comparator)

ภาครัฐ : รับภาระการลงทุนงานโยธา และโครงสร้างพื้นฐาน งานระบบไฟฟ้า (M&E) และงานจัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock)

ภาคเอกชน : งานบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุง

รูปแบบสัมปทาน

- 2.1 **Gross Cost** รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (Return on Equity : ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.50
- 2.2 **Modified Gross Cost** รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยมีเงินเพิ่มพิเศษ (Bonus) ตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามแต่จะตกลงกัน โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (Return on Equity : ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.75

เกร็ดน่ารู้

National Single Window (การให้บริการนำเข้า – ส่งออก แบบหน้าต่างเดียว) คือ การอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคีฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง ให้สามารถผ่านขั้นตอนการอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรับรองเอกสารหลักฐานพร้อมกัน ณ จุดที่ยื่นใบขนสินค้า เพื่อให้สามารถปฏิบัติพิธีการ นำเข้า – ส่งออก และผ่านแดนได้โดยสอดคล้องกับระเบียบที่กำหนด

ภาพรวมระบบ NSW ของประเทศไทย

หลักการพัฒนาระบบ NSW การพัฒนาระบบ NSW ของไทยยึดหลักการจาก “ข้อเสนอแนะแนวทางการสร้างระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจและภาครัฐ หมายเลข 33 ฉบับที่ 1” รับรองโดย UN/CEFACT ซึ่งพบว่า ในการพัฒนาระบบ NSW ควรมีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- 1) การปรับลดขั้นตอนการทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งกฎหมายและกฎระเบียบ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงขั้นตอนและเอกสารด้านการนำเข้าและส่งออก ทั้งภายในองค์กรและระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งอำนวยความสะดวกด้านการค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- 2) การลดเอกสารและสร้างมาตรฐานรายการข้อมูล เช่น การอ้างอิงมาตรฐานของสหประชาชาติ UNEDocs เป็นต้น เพื่อให้ได้รายการข้อมูลกลางของประเทศที่ใช้ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน
- 3) การพัฒนาระบบสถาปัตยกรรมและระบบการเชื่อมโยง ซึ่งแสดงพิมพ์เขียวของภาพรวม ระบบงานย่อยและการเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบที่มีความสลับซับซ้อนได้ดี และมีการกำหนดโปรโตคอลการเชื่อมโยงบริการที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือ และสอดคล้องกับข้อกำหนดของ พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ตลอดจนพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าได้
- 4) การพัฒนาระบบบริหารจัดการ และกำกับดูแล เพื่อให้ระบบ NSW สามารถดำเนินการและพัฒนาระบบได้อย่างยั่งยืน เช่น รูปแบบองค์กร รูปแบบธุรกิจการลงทุน ปัจจัยความสำเร็จ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์การพัฒนา แนวทางในการบริหารจัดการและการให้บริการ และการคิดอัตราค่าบริการ เป็นต้น

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากระบบ NSW

- 1) ลดภาระผู้ประกอบการในการดำเนินพิธีการเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ
- 2) ลดเวลาของการให้บริการของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก จากปัจจุบัน 14 วันให้เหลือประมาณ 7 วัน
- 3) ลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้ประมาณร้อยละ 0.5 ของมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออก หรือไม่ต่ำกว่า 2.85 หมื่นล้านบาทต่อปี

สถานการณ์ภาคการผลิตและบริการ

ภาคเกษตร การผลิตภาคเกษตรในช่วง ก.ค.-ส.ค. เป็นช่วงที่พืชหลักสำคัญ เช่น ข้าวนาปี มันสำปะหลัง อยู่ในช่วงของการเพาะปลูก แต่คาดว่าจะมีผลผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.19 และ 1.09 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ช่วงนี้พืชไร่ขนาดใหญ่ ซึ่งอาจมีผลต่อผลผลิตมันสำปะหลังได้ ส่วนข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นช่วงการเก็บเกี่ยวผลผลิต ทำให้คาดว่าจะมีผลผลิตออกสู่ตลาดมากขึ้น โดยเฉพาะช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคม 2552 และมีผลต่อระดับราคาพืชเศรษฐกิจได้ ซึ่งขณะนี้ระดับราคาข้าว มันสำปะหลัง และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มีการปรับตัวลดลงเล็กน้อย ทำให้ภาครัฐได้มีมาตรการประกันราคาพืชผลทางการเกษตรในสินค้าทั้ง 3 ชนิด เพื่อรองรับปัญหาด้านราคาสินค้าเกษตรตกต่ำที่จะเกิดในช่วงผลผลิตออกสู่ตลาด สำหรับสินค้าปศุสัตว์ เช่น ไก่เนื้อ และไข่ไก่ เป็นช่วงที่มีผลผลิตออกสู่ตลาดลดลง เช่นเดียวกับสุกร ที่รัฐบาลมีมาตรการแก้ไขปัญหาตลาดสุกรในช่วงที่ผ่านมา จึงทำให้ระดับราคาของไก่เนื้อ ไข่ไก่ และสุกรอยู่ในเกณฑ์ดี ขณะที่สินค้าประมง เช่น กุ้งขาวแวนนาไม เป็นช่วงที่ผลผลิตออกสู่ตลาดมาก และแนวโน้มตลาดหันมาบริโภคกุ้งขนาดเล็กตามกำลังซื้อที่น้อยลง ทำให้ระดับราคามีแนวโน้มอ่อนตัวลง

ภาคอุตสาหกรรม การผลิตภาคอุตสาหกรรมในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 ลดลงร้อยละ 11.4 ตามการลดลงของทั้งการบริโภคภายในประเทศและการส่งออก ทำให้อัตราการใช้กำลังการผลิตอยู่ในระดับต่ำและผลิตภาพแรงงานลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน

แม้ว่า ณ เดือนกรกฎาคม 2552 ผู้ประกอบการมีความเชื่อมั่นทางธุรกิจน้อยลง แต่ก็เชื่อว่าโอกาสทางธุรกิจมีแนวโน้มจะดีขึ้นใน 3 เดือนข้างหน้า ซึ่งภาครัฐได้มีความพยายามในการเร่งรัดการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหของการดำเนินธุรกิจและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ เช่น การเสริมสร้างสภาพคล่องให้แก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมตามโครงการ Portfolio Guarantee Scheme เพื่อค้ำประกันสินเชื่อให้แก่ SMEs (วงเงินรวม 30,000 ล้านบาท) มาตรการสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ (วงเงินรวม 6,000 ล้านบาท) และการขยายบริการรับประกันการส่งออก (วงเงินรวม 5,000 ล้านบาท) การปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบด้านอัตราและภาษีอากร ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างภาษี การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างหนี้ (NPL) และการยกเลิกภาษีสรรพสามิตของเครื่องปรับอากาศชนิดขนาดไม่เกิน 72,000 บีทียู/ชั่วโมง เป็นต้น รวมทั้งการเร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษในพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง กรณีการปฏิบัติ

ตามกฎหมายรัฐธรรมนูญฯ พ.ศ.2550 มาตรา 67 ให้มีผลทางปฏิบัติที่ชัดเจนโดยเร็ว เพื่อสร้างความเชื่อมั่นทั้งต่อนักลงทุนและประชาชนในพื้นที่

ภาคการท่องเที่ยว สถานการณ์การท่องเที่ยวไตรมาสที่ 3/2552 เริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ส่งผลสัญญาณการฟื้นตัวจากวิกฤตต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อตั้งแต่ปลายปี 2551 จนถึงปัจจุบัน โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศในเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม ได้หดตัวน้อยลงในอัตราร้อยละ 14.2 และ 5.3 ตามลำดับ และในเดือนกันยายน สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA) ได้รายงานจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและใช้บริการบริษัทนำเที่ยว ในระหว่างวันที่ 1-20 กันยายน 2552 ได้กลับมาขยายตัวเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 7.02 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากตลาดเอเชียซึ่งเป็นตลาดหลักในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ได้แก่ จีน ญี่ปุ่นฮ่องกง และอินเดีย มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 93.8, 14.2, 115.6, และร้อยละ 27.9 ตามลำดับ ในขณะที่ตลาดหลักอื่นๆ เริ่มหดตัวน้อยลง เช่น เกาหลีใต้ร้อยละ 34.4 รัสเซียร้อยละ 9.0 อังกฤษร้อยละ 28.9 ออสเตรเลียร้อยละ 5.5 เป็นต้น ซึ่งนับเป็นการส่งสัญญาณที่ดีก่อนจะเข้าสู่ฤดูกาลท่องเที่ยวประมาณเดือนพฤศจิกายนเป็นต้นไป

สถานการณ์ที่เริ่มดีขึ้นในช่วงต้น อาจกล่าวได้ว่ามาจากปัจจัยสนับสนุนใน 2 มิติหลักๆ คือ มิติของวิกฤตการณ์ต่างๆ ได้ลดระดับความรุนแรงลงทั้งวิกฤตจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง วิกฤตเศรษฐกิจโลก และการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่ 2009 และอีกมิติหนึ่ง คือ การเร่งดำเนินมาตรการฟื้นฟูและกระตุ้นการท่องเที่ยวตามนโยบายรัฐบาลในระยะที่ผ่านมา ได้เริ่มปรากฏผลที่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนขึ้น ทั้งมาตรการสร้างความเชื่อมั่นและฟื้นฟูภาพลักษณ์ของประเทศ มาตรการกระตุ้นตลาดการท่องเที่ยว และมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการสนับสนุนการวางรากฐานการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศให้เกิดความยั่งยืนต่อไป ทุกภาคส่วนควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว (Supply side) เพิ่มมากขึ้น ทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่กำลังจะเสื่อมโทรม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ในเชิงกลุ่มพื้นที่ รวมทั้งการสร้างสรรคสินค้าใหม่ๆ ที่เชื่อมโยงกับพื้นฐานทางวัฒนธรรม การส่งเสริมองค์ความรู้ของสังคม และนวัตกรรมสมัยใหม่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (Creative Tourism) ซึ่งนับเป็นอีกมิติหนึ่งที่ไทยมีศักยภาพและความพร้อมในการส่งเสริมพัฒนาเพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยวในทศวรรษใหม่

เจ้าของ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ที่ปรึกษา : นายอำพน กิตติอำพน เลขาธิการ สศช. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รองเลขาธิการ สศช. นายธานีทร ณะเฒ่า ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน นางสาวลดาวัลย์ คำภา ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน, นางวันดี มหากิจ ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ นายภูมิไฉ อัดตะนันน์ ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ และนายชูวิทย์ มิตรชอบ ผู้อำนวยการสำนักวางแผนการเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม

กองบรรณาธิการ : นายสุรชัย คุ่มสิน นางสาวมารยาท สมุทรสาคร นางสาวจิตราภรณ์ เมฆกระจำ นายวิศณุ ดิวงค์ตันสกุล

ติดต่อกองบรรณาธิการ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เลขที่ 962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100 โทร 0-2280-4085 ต่อ 3600, 5205 โทรสาร 0-2281-1821 - 2 ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : cdo@nesdb.go.th

เครื่องชี้วัดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ

อันดับความสามารถในการแข่งขันของไทย							
International Institute for Management Development (IMD)							
World Economic Forum (WEF)							
เครื่องชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของไทย							
สมรรถนะเศรษฐกิจโดยรวม							
1. อัตราเพิ่มของ GDP (ณ ราคาคงที่, %)	2.6	6.0	5.3	3.9	-4.2	-7.1	-4.9
เกษตร	5.0	3.1	8.6	9.6	1.6	3.4	-2.7
อุตสาหกรรม	3.8	9.0	7.6	6.0	-6.5	-13.8	-8.2
High-technology	0.2	6.8	3.0	0.3	-9.3	-13.2	-5.1
Medium-high technology	4.4	11.7	7.2	5.0	-5.9	-20.0	-14.3
Medium-low technology	1.7	5.8	5.2	5.5	-8.9	-16.0	-8.7
Low technology	0.4	3.3	1.8	1.6	-5.5	-3.8	-5.4
บริการ	1.1	3.9	2.8	1.4	-3.6	-3.1	-2.2
2. มูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการ (พันล้านบาท)	6,954.9	1,664.2	1,744.2	1,938.5	1,608.0	1,455.8	1,391.4
3. ปริมาณการส่งออก (% การขยายตัว)	5.4	8.9	11.9	11.2	-8.9	-16.7	-21.8
สินค้า	6.0	8.3	13.2	12.6	-8.9	-17.9	-22.8
บริการ	2.9	11.1	5.6	4.9	-8.7	-12.4	-17.0
4. มูลค่าการนำเข้าสินค้าและบริการ (พันล้านบาท)	6,703.2	1,552.4	1,641.3	1,897.9	1,611.6	1,089.1	1,230.6
5. ปริมาณการนำเข้า (% การขยายตัว)	7.5	9.3	6.7	13.1	1.0	-31.6	-25.3
สินค้า	6.9	10.0	5.2	12.5	0.1	-36.1	-28.9
บริการ	10.0	6.9	13.7	16.2	4.6	-13.0	-9.4
6. การลงทุนรวม (% การขยายตัว)	1.1	5.4	1.9	0.6	-3.3	-15.8	-10.1
ภาคเอกชน	3.2	6.5	4.3	3.5	-1.3	-17.7	-16.1
ภาครัฐ	-4.8	1.9	-5.2	-5.5	-10.2	-9.1	9.6
7. การส่งเสริมลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน							
จำนวนกิจการที่ขอรับการส่งเสริมสุทธิ	1,259	316	279	334	330	215	241
เงินลงทุน (พันล้านบาท)	445.7	114.9	82.0	135.9	112.9	120.6	62.3
จำนวนกิจการที่ได้รับอนุมัติส่งเสริม	1,254	274	283	243	454	213	210
เงินลงทุน (พันล้านบาท)	500.1	44.0	142.1	83.1	230.9	32.4	64.0
จำนวนกิจการที่ได้รับบัตรส่งเสริม	1,078	296	238	274	270	249	221
เงินลงทุน (พันล้านบาท)	546.7	107.3	183.3	107.6	148.5	88.0	68.5
8. ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ	41.5	45.9	42.6	41.1	36.5	37.9	43.6
9. รายได้จากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ (พันล้านบาท)	603.2	195.8	129.5	136.7	141.2	152.8	96.7
10. จำนวนนักท่องเที่ยว (พันคน)	14,584.2	4,326.8	3,549.6	3,380.3	3,327.6	3,642.6	2,964.0
11. ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรม	190.2	199.3	189.3	195.8	176.4	162.5	171.8
12. อัตราการใช้กำลังการผลิตภาคอุตสาหกรรม	67.6	73.5	69.2	67.9	60.2	58.1	59.2
ประสิทธิภาพของภาครัฐ							
13. งบลงทุนรัฐวิสาหกิจ (พันล้านบาท)	151.1	33.3	34.1	34.6	49.1	29.6	
ประสิทธิภาพของภาคเอกชน							
14. อัตราเพิ่มของผลิตภาพแรงงานรวม (%)	0.4	4.2	2.0	1.9	-6.0	-8.9	-7.0
เกษตร	2.2	2.7	4.8	5.7	-1.3	2.6	-5.1
อุตสาหกรรม	7.1	8.7	9.8	13.2	-2.5	-10.3	-4.8
บริการ	-2.3	0.8	-1.7	-1.8	-6.4	-7.5	-6.1
โครงสร้างพื้นฐาน							
โครงสร้างพื้นฐานหลัก							
15. จำนวนโทรศัพท์พื้นฐานต่อ 1,000 คน (เลขหมาย)	99.9	101.3	101.1	99.7	99.9	99.5	98.9
16. จำนวนโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อ 1,000 คน (เลขหมาย)	929.4	833.6	865.7	899.0	929.4	938.7	949.7
17. Containers ขาออก (1,000 TEU)	647.2	162.4	164.4	160.0	160.3	144.4	157.4
18. การขนส่งสินค้าทางอากาศ (พันตัน)	590.2	154.4	156.2	156.2	123.4	112.6	124.8
ที่มา : 1/ 3/ 5/ 6/ 13/ 14/ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ				15/ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)			
2/ 4/ 8/ 9/ 11/ 12/ ธนาคารแห่งประเทศไทย				16/ บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)			
7/ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน				17/ การท่าเรือแห่งประเทศไทย			
10/ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				18/ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)			