

# การพัฒนาประเทศไทยในกระแสความร่วมมือจีน – สิงคโปร์

สิงครุศ อร่ามรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

## บทเรียนจากการพัฒนาประเทศ สิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่เล็กที่สุดประเทศหนึ่งในโลก ด้วยพื้นที่เพียง 718 ตารางกิโลเมตร อีกทั้งยังไม่มีพรมแดนทางทรัพยากรธรรมชาติ แต่สิงคโปร์สามารถพัฒนาเศรษฐกิจด้านการค้า การสร้างจุดแข็งให้กับประเทศในด้านการขนส่งทางท่าเรือ รวมทั้งยังได้เข้าไปลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา ภายในระยะเวลา 5 ทศวรรษ สิงคโปร์สามารถพัฒนาประเทศ จนกลายเป็นหนึ่งในประเทศที่มี GDP สูงที่สุด ซึ่งเป็นผลจากการบริหารจัดการที่ดี การวางนโยบายและแผนการพัฒนาประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนดังกล่าวได้รับความร่วมมือจากหน่วยงาน และประชาชนทุกระดับ จะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

สิ่งหนึ่งที่ผู้เขียนได้เรียนรู้ จากการเข้าอบรมในครั้งนี้ คือ การพัฒนาของประเทศ สิงคโปร์ นั้น ได้คำนึงถึง 3 ประเด็นหลัก ๆ ได้แก่ สังคมวัฒนธรรม เศรษฐกิจ และ

สิ่งแวดล้อม และเน้นการวางแผนในระยะยาว โดยกำหนดทิศทางของประเทศลงในแผนยุทธศาสตร์ และคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพื่อให้นโยบายได้มีความต่อเนื่อง จากนั้นจึงได้จัดทำแผนแม่บทในด้านต่าง ๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ โดยคำนึงถึง ความสอดคล้องกันของแต่ละด้าน เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะสอดคล้องกับแผนการออกแบบผังเมือง และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในด้านการคมนาคมขนส่ง นั้น สิงคโปร์ได้ตระหนักถึงเรื่องปัญหาการจราจร การลดมลพิษ และสามารถประหยัดพลังงานได้ในระยะยาว โดยตั้งเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วน การใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 75 ในปี ค.ศ. 2030 ผ่านแนวทางต่าง ๆ เช่น

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีความครอบคลุมทุกพื้นที่ และการใช้ระบบ Feeder เชื่อมต่อจากพื้นที่ชุมชนไปยังโครงข่ายระบบราง

การพัฒนาพื้นที่โดยรวมของสถานีขนส่งทางราง สถานีขนส่งโดยสารประจำทาง

ศูนย์การค้าและที่อยู่อาศัยไว้ในบริเวณเดียวกัน รวมทั้งการให้ความสำคัญกับเอกลักษณ์ของท้องถิ่นเพื่อสร้างโอกาสด้านการท่องเที่ยวเพื่อสร้างสมดุล (Harmonization) ระหว่างคุณค่าเชิงพาณิชย์ และประวัติศาสตร์

**การให้ความสำคัญกับการใช้รถโดยสารประจำทาง** เช่น ช่องทางเฉพาะรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane)

**การนำเทคโนโลยีมาใช้ในระบบขนส่งสาธารณะ** เช่น การใช้ Smart Card แทนเงินสดในการชำระค่าโดยสาร ระบบการจัดการรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะที่จะสามารถรายงานกำหนดเวลาของรถที่จะเข้ามาที่ป้ายประจำทางได้

**การออกนโยบายและกฎระเบียบการจัดการทางด้านยานพาหนะ** และการจัดการจราจรหนาแน่น เช่น การควบคุมจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลผ่านทางมาตรการขอทะเบียนรถ การคิดค่าจ่ายการใช้ถนนตามปริมาณความหนาแน่นของการจราจร

ในด้านการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะ สิงคโปร์สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผน โดยการกันพื้นที่ในเขตที่จะดำเนินการพัฒนาระบบขนส่ง (Land Safeguard) เป็นพื้นที่ของรัฐตั้งแต่ต้น ทำให้ไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนาโครงการในภายหลัง ถึงแม้ว่าในบาง

พื้นที่จะเป็นพื้นที่ของประชาชนก็ตาม เนื่องจากประชาชนได้รับการปลูกฝังตั้งแต่วัยเด็กให้มีความเชื่อมั่นในรัฐบาลและพร้อมที่จะมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนการพัฒนาประเทศอย่างจริงจัง ซึ่งถือได้ว่าเป็นกุญแจสำคัญที่ทำให้สิงคโปร์พัฒนาได้อย่างรวดเร็วในช่วงระยะเวลาอันสั้น



UITP: adapted from Ralph Hall, Introducing the Concept of Sustainable Transport.

ประเด็นแนวความคิดการพัฒนาของประเทศสิงคโปร์

## อิทธิพลของจีนที่มีต่อภูมิภาคอาเซียน

สาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดท่าทีของตนเองในระดับเวทีโลก ผ่านการริเริ่มโครงการต่าง ๆ โดยมีจุดประสงค์ที่จะเพิ่มบทบาทของตนเองในระดับนานาชาติและสร้างความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับประเทศต่าง ๆ ให้มากยิ่งขึ้น การริเริ่มโครงการที่มีบทบาทสำคัญและมีผลกระทบเป็นวงกว้างมากที่สุดสำหรับภูมิภาคอาเซียนและประเทศไทย คือโครงการเส้นทางสายไหม และเส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ 21 (Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road)

หรือ One Belt One Road (OBOR) ซึ่งริเริ่มโดยประธานาธิบดี สี จิ้น ผิง เมื่อปลายปี ค.ศ. 2013 โดยเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของประเทศจีนในการรวมกลุ่มกับประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศเพื่อพัฒนาทางเศรษฐกิจ โดยเป็นทั้งการรวมกลุ่มทางกายภาพ เชื่อมโยงผ่านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งต่าง ๆ เช่น ถนน รถไฟ ความเร็วสูง ท่าอากาศยาน และท่าเรือ และยังหมายรวมถึงการรวมกลุ่มทางการเงิน การลงทุนอีกด้วย



โครงการเส้นทางสายไหม และเส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ 21

ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน OBOR นอกจากจะมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ยังมุ่งหวังให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า แรงงาน และนวัตกรรมอย่างเสรีระหว่างประเทศสมาชิก ซึ่งจะช่วยยกระดับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศลงไปถึงใน

ระดับพลเมือง (People to people) และการถ่ายทอดทางสังคมและวัฒนธรรม (Soft Power) อันจะเป็นการพัฒนาาร่วมกันอย่างยั่งยืน ในการนี้ ประเทศจีนได้จัดตั้งสถาบันการเงินเพื่อสนับสนุน OBOR เป็นการเฉพาะ โดยในระยะแรกได้เริ่มให้การสนับสนุนโครงการพัฒนาโครงข่ายสายไฟฟ้าในประเทศบังคลาเทศ โครงข่ายรถไฟที่อินเดีย และลาว รวมทั้งการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางทะเลให้แก่ปากีสถานและโอมาน โดยตลอดโครงการ OBOR ได้ประมาณ มูลค่าการลงทุนโดยรวมไว้ทั้งสิ้น 4 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อพิจารณาในบริบทของอาเซียน มูลค่าการค้าระหว่างจีนและ ASEAN มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 7.96 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 1991 เป็น 472.16 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2015 และตั้งเป้าให้เพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2020 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ OBOR นับเป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จ โดยจะเป็นเครื่องมือในการเชื่อมโยงจีนกับแต่ละประเทศใน ASEAN เข้าด้วยกัน อย่างแข็งแกร่งมากขึ้น อีกทั้งยังช่วยในการยกระดับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่ม ASEAN เองอีกด้วย

ประเทศจีน ได้ดำเนินการตามแนวคิด OBOR โดยขยายโครงการรถไฟความเร็วสูง

เชื่อมโยงออกนอกประเทศ โดยการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงในกลุ่มประเทศ ASEAN ให้เชื่อมต่อกับโครงข่ายของประเทศจีนจะช่วยขยายโครงข่ายรถไฟของจีนให้ครอบคลุมเส้นทางการค้ามากขึ้น เช่น การพัฒนาโครงข่ายฯ จากจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ผ่านประเทศลาว (เวียงจันทน์) มาออกทะเลที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยในแนวทางการพัฒนาดังกล่าว จีนได้ลงทุนสร้างโครงข่ายรถไฟให้ประเทศลาวเป็นเงิน 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีโครงสร้างร้อยละ 60 เป็นอุโมงค์และสะพาน เพื่อหลีกเลี่ยงการระเบิดภูเขาซึ่งจะมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติของประเทศ

#### **ความร่วมมือระหว่างสิงคโปร์และจีน**

สิงคโปร์นับเป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีบทบาทสำคัญใน OBOR เนื่องจากเป็นประเทศสำคัญในเส้นทางการเดินเรือหลักของโลก อีกทั้งยังมีศักยภาพทางด้านทรัพยากรมนุษย์ การเงิน การค้า และการให้บริการภาคขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน นอกจากนี้ภาคเอกชนในสิงคโปร์ยังมีความคุ้นเคยในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ จึงอาจกล่าวได้ว่า ความร่วมมือระหว่างจีนและสิงคโปร์มีความแข็งแกร่งทั้งในระดับภาครัฐและ ภาคเอกชน โดยรัฐบาลสิงคโปร์ได้เริ่มให้การสนับสนุน OBOR เนื่องจาก

เล็งเห็นถึงความสอดคล้องระหว่างแผน OBOR ของประเทศจีนกับทิศทางพัฒนาของสิงคโปร์ และ ASEAN ทั้งในด้านการสร้างความเชื่อมโยง ด้านการเงิน โครงสร้างพื้นฐาน และระดับพลเมือง โดยเห็นได้จากการที่สิงคโปร์เป็นหนึ่งใน 21 ประเทศตั้งต้นในการก่อตั้ง ASIAN infrastructure investment bank (AIIB)

จากการประชุมระดับผู้นำประเทศของสิงคโปร์และจีนเมื่อปี 2017 ได้มีข้อตกลงร่วมกันถึงบทบาทของทั้งสองประเทศภายใต้ OBOR โดยมีสาระสำคัญใน 3 ประการ คือ

1. การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน : โครงการที่เป็นความร่วมมือสำคัญระหว่างรัฐบาลจีนและ สิงคโปร์ภายใต้ OBOR คือ โครงการ China-Singapore (Chongqing) Demonstration Initiative on Strategic Connectivity : CCI เป็นโครงการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันตกของจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการเชื่อมโยงทางทะเลผ่านท่าเรือ Qinzhou ของจีนมายังมายังท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งนับได้ว่าเป็นการยกระดับการค้าทางทะเลระหว่างสองภูมิภาค

2. การเชื่อมโยงด้านการเงิน : ในระดับรัฐบาล ได้มีการลงนามความตกลงในระดับรัฐบาลกับประเทศจีน ในการให้การสนับสนุน

ความร่วมมือทางการเงิน รวมทั้งให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี/การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะความเชี่ยวชาญ สำหรับในระดับบริษัท (เอกชน) ได้มีความร่วมมือกับจีนในหลายอุตสาหกรรม เช่น อสังหาริมทรัพย์ พลังงาน โลจิสติกส์ และการสื่อสาร

3. การประสานความร่วมมือจากประเทศอื่นเพิ่มเติม โดยรัฐบาลสิงคโปร์จะเป็นผู้ประสานงาน เพื่ออำนวยความสะดวก การเจรจาธุรกิจระหว่างบริษัทจีนและสิงคโปร์ หากเป็นกิจกรรมภายใต้กรอบ OBOR

กล่าวได้ว่า นับตั้งแต่การสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างจีนและสิงคโปร์ เมื่อเดือนตุลาคมปี 1990 เป็นต้นมา ความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศได้มีการยกระดับอย่างต่อเนื่อง จากความร่วมมือทางเศรษฐกิจ สู่ความร่วมมือทางด้านการพัฒนา ทรัพยากรบุคคลากร รวมไปถึงการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมและสังคมที่ลึกซึ้ง พร้อมกับการเปลี่ยน รูปแบบการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ การบริหารสังคม การปราบปรามทุจริตและการบริหารด้วยกฎหมาย ในวิถีทางของจีนที่เน้นทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

## บทบาทของประเทศไทยกับแนวทางการพัฒนา OBOR

### การทบทวนสถานการณ์ปัจจุบัน

**จุดแข็งของประเทศไทย** ประเทศไทยมีจุดแข็งทางภูมิศาสตร์ ที่มีตำแหน่งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางของอาเซียน โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม ประกอบปัจจุบัน ประเทศไทยมีโครงสร้างทางด้านคมนาคมที่มีความพร้อม ทั้งโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ระบบขนส่งทางราง เชื่อมโยงภูมิภาค ระยะทางรวม 4,122 กม. (ทางเดี่ยว 3,763 กม. ทางคู่ 252 กม. และทางสาม 107 กม.) ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเส้นทางที่เป็น Inland ประเทศไทยถือเป็นเส้นทางหลักที่สามารถเชื่อมโยงประเทศจีน และสิงคโปร์ ทำให้ประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อ OBOR ของจีน โดยจะเห็นได้จากความพยายามในการพัฒนาระบบรางในประเทศไทยของประเทศไทย ผ่านโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางแรกของประเทศไทย ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ -

หนองคาย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟด้านทิศเหนือ-ใต้ อาเซียนกับจีนตอนใต้ตามแนวเส้นทางรถไฟ ลิงคโปร์ – คุณหมิง โดยได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) เมื่อปี 2557 ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบและมีความพร้อมหลายประการ แต่ก็ยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพื่อให้พร้อมรับมือกับนโยบายระหว่างประเทศที่จะส่งผลกระทบต่ออย่างทันที่ และอยู่ในทิศทางที่จะสร้างผลประโยชน์ให้เกิดกับประเทศมากที่สุด

**ข้อพิจารณาจากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2570) ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** ซึ่งได้กำหนดตัวชี้วัดให้ GDP ของไทยขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี และมีอันดับใน IMD Competitiveness Ranking 1 ใน 20 โดยมีประเด็นการเป็นมหาอำนาจทางทะเล การเป็นแม่เหล็กอุตสาหกรรมและบริการ การเป็นแม่เหล็ก

การท่องเที่ยวระดับโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง **การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ** การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ นั้น จึงถือว่าความร่วมมือดังกล่าว เป็นจุดเริ่มต้นของการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟนำไปสู่โอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว อันจะส่งผลต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค และระหว่างประเทศ ทั้งในแง่ของการประหยัดเวลาในการเดินทาง การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ การลดมลพิษทางอากาศจากเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากทางบกเป็นทางราง (Modal Shift) รวมทั้งมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่ลดลง ที่ตอบรับกับแนวทางการพัฒนาประเทศอย่างแท้จริง

**ความร่วมมือรถไฟไทย-จีน** การพัฒนารถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ในวันนี้ไม่ได้สร้างผลประโยชน์ทางด้านโลจิสติกส์แก่ประเทศไทยเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงโอกาส **การพัฒนาเมืองที่อยู่รอบสถานีให้เป็นเมืองนำอยู่** สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม เห็นยวน่าให้เกิดการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การสร้างงานในพื้นที่เพื่อลดการย้ายถิ่นฐาน และเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนทำงานยังคงอาศัยอยู่กับครอบครัวในสังคมผู้สูงอายุในอีก 5 ปี ข้างหน้า โดยเฉพาะในเมืองของจังหวัดที่อยู่ในสายทาง ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น อุตรดิตถ์ และ

หนองคาย โดยประเทศไทยอาจใช้แนวทางของสิงคโปร์ในเรื่องการกันพื้นที่ (Land Safeguard) ในบริเวณ สถานีขนส่งต่าง ๆ ทั้งสถานีรถไฟ หรือระบบขนส่งสาธารณะที่จะเชื่อมกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งนอกจากจะทำให้การก่อสร้างสามารถดำเนินการได้ตามแผน โดยไม่ติดปัญหาเรื่องของการเวนคืนที่ดินแล้ว ยังทำให้รัฐบาลมีข้อได้เปรียบที่จะใช้รายได้จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี มาต่อยอดในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศได้ต่อไป บนพื้นฐานของการวิเคราะห์ ต้นทุน และ ประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Cost – Benefit Analysis) หลักความคุ้มค่า (Value for Money) และความเป็นไปได้ทางการเงิน (Financing Requirement)

### **ข้อเสนอการพัฒนาในบริบทของประเทศไทยในอนาคต**

ผู้เขียนได้ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการอบรม รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง ประมวลเป็นทัศนคติและข้อเสนอการเรียนรู้ในบริบทการพัฒนาของประเทศไทย ดังนี้

การร่วมมือระหว่างประเทศนอกจากด้านเงินทุน และเทคโนโลยีแล้ว ประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดทักษะ **ความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากรให้มีความชำนาญ** ตั้งแต่ช่วงของการศึกษาความเหมาะสม การออกแบบ การก่อสร้าง ตลอดจนการ

บริหารจัดการและบำรุงรักษา โดยระยะยาวอาจจัดตั้ง สถาบันวิจัยเพื่อต่อยอดความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อให้เกิดความเข้มแข็งพัฒนาประเทศ ลดการพึ่งพาต่างชาติ สามารถดำเนินโครงการและพัฒนาต่อเนื่องไปได้ด้วยตัวเอง อันจะเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืนและมั่นคง

### **การคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นหลัก**

การใช้เงินทุน งบประมาณให้เกิดความคุ้มค่า การพิจารณาให้เอกชนมาร่วมลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ เพื่อแบ่งเบาภาระทางด้านงบประมาณของรัฐ โดยสามารถใช้ความชำนาญ และประสบการณ์เฉพาะด้านของเอกชนมาดำเนินการ รวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินงานตามระเบียบของรัฐที่อาจล่าช้า นอกจากนี้ ยังรวมถึงกลไกการติดตามการทำงาน **ของรัฐบาลให้มีความต่อเนื่อง** ถึงแม้ว่าจะเปลี่ยนรัฐบาล แต่นโยบายและยุทธศาสตร์หลักของประเทศจะต้องดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

การป้องกันผลกระทบจากการพัฒนาการวางยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็นส่วนเชื่อมโยงจีนและสิงคโปร์ มีข้อควรระวัง โดยเฉพาะในภาคขนส่ง กล่าวคือ ควรมีมาตรการป้องกันไม่ให้ประเทศไทยเป็นเพียงทางผ่านของการขนส่งสินค้า ซึ่งจะทำให้

ประเทศไทยได้รับเพียงผลกระทบทางลบจากการพัฒนา เช่น ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และ การใช้พื้นที่โดยไม่ก่อให้เกิดรายได้ ดังนั้น จึงควรคำนึงถึงแนวทางให้การสร้างกิจกรรม โลจิสติกส์อื่น ๆ ในแนวสายทางด้วย เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือ Container Yard เพื่อให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและคุ้มค่า

**การเชื่อมโยง OBOR กับพื้นที่ EEC** ซึ่งมีท่าเรือที่สำคัญ คือ ท่าเรือแหลมฉบังที่อยู่ระหว่างการพัฒนา โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในระยะที่ 3 รองรับการขนส่งจากเดิม 11 ล้าน TEU/ปี เป็น 18 ล้าน TEU/ปี ซึ่งจะส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังก้าวขึ้นเป็นท่าเรือขนส่งสินค้า 1 ใน 15 ของโลก รวมทั้งมีความสามารถในการเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการขนส่งทางทะเลที่สำคัญของจีน อันจะส่งผลให้เกิด Demand ในพื้นที่ EEC โดยเฉพาะใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะมีบทบาทสำคัญในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต

ประเทศไทย **ควรมองหาโอกาสทางการตลาดไว้ล่วงหน้า** เพื่อรองรับการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศจีน โดยคำนึงถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการผ่านห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพิจารณาหาโอกาสในตลาดใหม่ ๆ เพิ่มโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการ

และเกษตรกรผ่าน**โครงข่ายสาธารณรัฐประชาชนจีน** โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเคลื่อนย้ายสินค้าภาคเกษตรกรรม ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญของประเทศไทย

**การสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาและสิ่งแวดล้อม** อันเป็นหลักการสำคัญของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากการพัฒนาของสิงคโปร์ดังที่กล่าวไว้ในช่วงต้น ที่มีการสร้างความสมดุลระหว่างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปด้วย ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรมีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้ประเทศมีการพัฒนาไปอย่างยั่งยืน คือพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกัน เช่น การเน้น การคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**การจัดทำแผนระยะยาว** จะเห็นได้ว่าความร่วมมือระหว่างจีน และสิงคโปร์ ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต ดังนั้น จึงควรพิจารณาการจัดทำแผนระยะยาวเพื่อรองรับอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่ต้องเชื่อมโยง การเดินทางและขนส่งต่อเนื่องภายในประเทศ และระหว่างภูมิภาค เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า คน ฐานความรู้ และเงินทุน โดยการจัดลำดับความสำคัญให้เหมาะสม ไม่ให้เกิดความ



ข้าซ้อนของการพัฒนา เช่น ระบบทางคู้ กับ  
รถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้ ยังรวมถึงการ  
เตรียมความพร้อมในการก่อสร้าง ทั้งเรื่อง  
การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินใน  
บริเวณที่ที่จะดำเนินการ การรื้อย้าย  
สาธารณูปโภคให้มีความพร้อมในการ  
ก่อสร้าง และการดำเนินการศึกษาด้าน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประเทศไทยอยู่  
ในกระแสการพัฒนาได้อย่างมีศักยภาพ และ  
บริหารการพัฒนาให้เกิดประโยชน์ต่อ  
ประชาชนและประเทศชาติอย่างแท้จริง