



การลงทุนพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศจีน โดยมีบทบาทในการวางแผนกำหนดผังเมือง ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การวางบทบาทตัวเองในฐานะการเป็นตัวกลางในการเจรจาการค้าต่าง ๆ จนถึงการให้คำปรึกษาทางด้านการลงทุน และกฎหมายระหว่างประเทศ โดยมีการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน และโปร่งใสตรวจสอบได้

จุดแข็งของประเทศไทยจากโครงการ OBOR คือในด้านภูมิศาสตร์ประเทศไทยตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางของประเทศอาเซียน ดังนั้นการกำหนดตัวเองให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งจึงเป็นหลักการที่สำคัญที่จำต้องดำเนินการต่อไปในอนาคต จะเห็นว่าการดำเนินการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมที่มีการลงทุนอย่างมหาศาล โดยเฉพาะโครงการด้านการขนส่งระบบราง และการสร้างทางด่วนเพื่อเชื่อมเขตเศรษฐกิจต่าง ภายในประเทศ

สิ่งที่เรียนรู้จากประเทศสิงคโปร์ที่สำคัญอันหนึ่งก็คือการบริหารจัดการทางด้านคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาประยุกต์ให้เข้ากับเราได้ในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## การวางแผนและจัดการทางด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์

ในสถานะปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ได้อาศัยการคมนาคมขนส่งสาธารณะเป็นหลักคิดเป็นสัดส่วนถึง 67% ซึ่งประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลักคือ

1. ระบบรถไฟฟ้า MRT และ LRT
2. ระบบรถบัส
3. รถแท็กซี่

ซึ่งรัฐบาลสิงคโปร์ได้มีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้เพิ่มขึ้นเป็น 75% ในปี ค.ศ. 2030

## การกำหนดนโยบายและกรอบการกำกับดูแลระบบคมนาคมขนส่ง

หน่วยงานที่ทำหน้าที่ออกนโยบายและกำกับการดูแลระบบคมนาคมขนส่งในปัจจุบันอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคมได้รวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกันเมื่อปี ค.ศ. 1995 เพื่อกำกับดูแลการขนส่งทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และการขนส่งสาธารณะ ได้ในภาพรวม โดยหน่วยงานได้ถูกออกแบบให้มีความโปร่งใสและเป็นหนึ่งเดียวเช่นหน่วยงานที่ดูแลทางด้านต่าง ๆ เช่น ด้านที่อยู่อาศัย ด้านการใช้ที่ดิน ภาคอุตสาหกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านพลังงาน ด้านความมั่นคง ด้านการศึกษา ด้านสาธารณสุข

เป็นต้น ส่วนในระดับรัฐบาลก็ได้โดยหน่วยงานภายใต้กระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยออกความเห็นและกำกับนโยบายร่วมกัน

วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์หลักที่นำมาใช้อ้างอิงคือ แผนแม่บทในการคมนาคมขนส่งทางบกปี ค.ศ. 2013 โดยแผนแม่บทนี้จะมีการปรับปรุงทุก ๆ 5 ปี การบริหารจัดการสำคัญอันหนึ่งที่ประเทศสิงคโปร์นำมาใช้คือ การบริหารจัดการในรูปแบบบนลงล่าง (Top-down Approach) โดยใช้หลักการจากอดีตนายกรัฐมนตรีสิงคโปร์ได้เคยกล่าวไว้ว่า “เราแทรกแซงและทำการตัดสินใจดำเนินการในหลาย ๆ สิ่งที่สำคัญ เราไม่เคยถามประชาชนเพื่อออกเสียงเลือกการจัดการปัญหาในการกำหนดที่อยู่อาศัย หรือสิ่งอื่น ๆ ว่าเป็นสิ่งที่เขาต้องการหรือไม่ เพราะคำตอบก็คือ “ไม่ต้องการ” เช่น ถ้าเราถามชาวสิงคโปร์เชื้อสายจีนว่าต้องการมีเพื่อนบ้านเป็นชาวสิงคโปร์เชื้อสายมาเลย์หรือไม่ คำตอบก็คือ “ไม่” ดังนั้นเมื่อเราตัดสินใจว่าเราจะสร้างชาติเราไม่ต้องการที่จะมีเหตุการณ์จลาจลเราเพียงแค่อัดตสันใจ และนำไปปฏิบัติ เพราะมันเป็นสิ่งจำเป็น เมื่อเวลาผ่านไปทุก ๆ คนจะเข้าใจเองว่ามันคือสิ่งจำเป็น” ดังนั้นเป็นเรื่องปกติที่นโยบายต่าง ๆ ที่ออกโดยรัฐบาลสิงคโปร์อาจมีบางส่วนที่ไม่ค่อยได้รับการ

ยอมรับจากประชาชนมากนัก แต่ก็เป็นที่ทุกคนจะต้องปฏิบัติตาม

### การบูรณาการแผนระยะยาว

กระบวนการในการวางแผนจะประกอบด้วยการทำแผนแนวความคิด (Conceptual Plan) โดยกำหนดแผนยุทธศาสตร์ใน 40-50 ปีข้างหน้า ซึ่งมีการปรับแผนทุก ๆ 10 ปี จากนั้นจึงนำไปสู่แผนแม่บทในการคมนาคมขนส่งทางบก ที่มีการปรับปรุงทุก 5 ปี ซึ่งจะสอดคล้องกับแผนการออกแบบผังเมืองและแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม แนวความคิดที่สำคัญของประเทศสิงคโปร์ต่อแผนต่าง ๆ ที่ออกแบบมาอย่างดีเหล่านี้คือ ทุกหน่วยงาน รวมทั้งนักการเมือง และประชาชนทุกระดับจะต้องปฏิบัติตามแผนที่วางเอาไว้อย่างเคร่งครัด

ประโยชน์ที่ได้จากการบูรณาการแผนในระยะยาว

1. ลดความต้องการในการเดินทางและการใช้รถ
2. ลดการจราจรที่หนาแน่นโดยกระจายการใช้รถใช้ถนนออกไปในเวลาอื่น ๆ
3. ส่งเสริมโครงสร้างการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
4. ส่งเสริมการบูรณาการในการพัฒนาต่าง ๆ ร่วมกัน

5. กั้นพื้นที่เพื่อใช้ในการคมนาคมขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

6. กำหนดและดำเนินการโครงการต่าง ๆ ทางด้านการคมนาคมขนส่งอย่างสอดคล้องกันตามเวลา



โครงการต่าง ๆ ที่ประเทศสิงคโปร์นำมาใช้ในการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งได้แก่

1. การบูรณาการระบบขนส่งทางรางกับระบบขนส่งทางรถโดยสารประจำทาง

เป็นการออกแบบโดยให้ชุมชนอาศัยอยู่ชานเมืองที่ระบบการขนส่งทางรางไปไม่ถึง แต่ชุมชนจะมีระบบขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง (Feeder Bus) มารองรับการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับการขนส่งทางราง

2. การบูรณาการองค์ประกอบต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง

เป็นการสร้างศูนย์กลางคมนาคมขนส่งกระจายตัวออกไปหลาย ๆ แห่ง โดยรวมสถานีขนส่งทางราง สถานีขนส่ง

โดยสารประจำทาง ศูนย์การค้า และที่อยู่อาศัยไว้ในบริเวณเดียวกัน

3. การส่งเสริมการใช้การคมนาคมขนส่งสาธารณะ

มีการกำหนดเป้าหมายการใช้งานขนส่งสาธารณะให้มีปริมาณเพิ่มขึ้นจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยมีโครงการต่าง ๆ รองรับเช่น

การบริการรถโดยสารที่มีคุณภาพ การให้ความสำคัญกับการใช้รถโดยสารประจำทาง เช่น เลนรถโดยสารประจำทาง การให้บริการที่ครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่

การชำระเงินค่าโดยสารที่สะดวก เช่น การใช้ Smart Card หรือการไม่ใช้เงินสด (Cashless)

การบริการรถแท็กซี่ที่มีคุณภาพ

4. การส่งเสริมการเดินเท้า และ การใช้จักรยาน

การมีทางเดินเท้าที่ปลอดภัย และ สะดวกสบาย

การไม่มีแนวกันจอดรับส่งต่าง ๆ หรือมีลิฟท์สำหรับคนพิการตามจุดรับส่งโดยสาร

การมีทางเดินที่มีหลังคาปกคลุม การมีเครือข่ายการใช้รถจักรยาน

5. การจัดการทางด้านยานพาหนะ และการจัดการจราจรหนาแน่น

การควบคุมจำนวนรถผ่านทาง  
มาตรการการขอทะเบียนรถ

การคิดค่าจ่ายการใช้ถนนตาม  
ปริมาณความหนาแน่นของการจราจร

#### 6. การขนส่งอัจฉริยะ

การเก็บข้อมูลและรายงานสภาพ  
การจราจรแบบ Real Time ผ่านช่อง  
ทางการสื่อสารต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์  
แอปพลิเคชัน

ระบบการจัดการรถโดยสารประจำ  
ทางอัจฉริยะ

การใช้บริการยานพาหนะชนิด  
ต่าง ๆ ร่วมกัน เช่น จักรยาน รถยนต์

การมีรถโดยสารสาธารณะแบบ  
ไร้คนขับ

#### หนังสืออ้างอิง

Prospects and challenges on  
China's 'one belt, one road': a risk  
assessment report

The Economist Intelligence Unit 2015  
[www.eiu.com/research](http://www.eiu.com/research)

The One Belt One Road  
Initiative: A New Paradigm in Global  
Investing An Overview of the  
KraneShares MSCI One Belt On



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

สรุปโดยภาพรวมการคมนาคมขนส่งที่  
ยั่งยืนของประเทศสิงคโปร์ได้ออกแบบเพื่อให้  
เกิดความสมดุลบนพื้นฐานหลักการคิดใน 3  
ด้านคือ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐศาสตร์  
และด้านสังคม