**สิงคโปร์กับโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การพัฒนาความเชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค**

ในปี 2565 สิงคโปร์มีพัฒนาการด้านความเชื่อมโยงและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง   
เพื่อขับเคลื่อนประเทศและรักษาสถานะการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยในด้านการขนส่งทางเรือ สิงคโปร์เป็นเมืองท่าที่มีการถ่ายลำมากที่สุดในโลก (World’s largest transshipment port) และเริ่มเปิดใช้งานท่าเรือ Tuas ระยะที่ 1 อย่างเป็นทางการ ส่วนการขนส่งทางบก สิงคโปร์ได้กลับมาเปิดด่านข้ามพรมแดนทางบกกับมาเลเซีย และผู้นำของสองฝ่ายได้ประกาศเดินหน้าโครงการเชื่อมโยงระบบรางกับมาเลเซีย ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2569 และการเดินทางทางอากาศ สิงคโปร์ได้ฟื้นฟูการเปิดอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานชางงี ทั้ง 4 อาคาร และเดินหน้าโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร 5 ซึ่งเคยหยุดชะงักไปเมื่อปี 2563

**การพัฒนาความเชื่อมโยงทางเรือ**

สิงคโปร์ยังคงรักษาสถานะการเป็นเมืองท่าที่มีการถ่ายลำ (transshipment) มากที่สุดในโลก   
โดยมีปริมาณการถ่ายลำมากถึง 37.3 ล้าน TEUs (Twenty-foot Equivalent Units) ลดลงเพียงร้อยละ 0.7 จากปริมาณสูงสุดเมื่อปี 2564 ที่ 37.6 ล้าน TEUs ขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าแบบตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกลดลงร้อยละ 3 – 4

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 นายกรัฐมนตรีสิงคโปร์เปิดใช้งานท่าเรือ Tuas ระยะที่ 1 อย่างเป็นทางการ ภายหลังการประกาศก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อช่วงปลายปี 2564 โดยเปิดใช้งานท่าเทียบเรือน้ำลึก 3 ท่า และยังคงเดินหน้าการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือ Tuas ให้ครบทั้ง 4 ระยะ ในช่วงประมาณปี 2588 และหากเปิดใช้งานได้ครบ สิงคโปร์จะมีท่าเทียบเรือรวม 21 ท่า รองรับสินค้าได้ 20 ล้าน TEUs ต่อปี

ในปี 2565 ธุรกิจท่าเรือในสิงคโปร์มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยมีการจัดตั้งและขยายธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องมากกว่า 30 บริษัท อีกทั้งยังมีบริษัทสตาร์ทอัพด้านเทคโนโลยีทางทะเลและการเดินเรือ ที่กำลังพัฒนาและเตรียมเริ่มดำเนินการภายในปี 2568 อีกกว่า 150 บริษัท นอกจากนี้ สิงคโปร์ยังได้จัดทำโครงการ Port Innovation Ecosystem Reimagined @ Block 71 (PIER71) ที่เน้นการส่งเสริมนวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์   
การเข้าถึงเทคโนโลยีและแหล่งทุน โดยจำนวนสตาร์ทอัพในโครงการนี้เพิ่มขึ้นจาก 17 บริษัทในปี 2561   
เป็นเกือบ 100 บริษัท การลงทุนที่เพิ่มขึ้นมีมูลค่ามากกว่า 50 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์

ปี 2565 สัดส่วนการค้าเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมชีวภาพ (biofuel blends)ของสิงคโปร์ สูงถึง 140,000 ตัน   
โดยมีปริมาณมากกว่าการค้าก๊าซธรรมชาติเหลวถึง 9 เท่า อันเป็นผลจากการพัฒนาการออกใบอนุญาตแก่ผู้จำหน่ายเชื้อเพลิงของการท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (Maritime and Port Authority of Singapore – MPA) ปัจจุบัน ท่าเรือสิงคโปร์จึงมีเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมชีวภาพร้อยละ 24 หรือ B24 จำหน่ายอย่างกว้างขวาง นอกจากนี้   
เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2565 MPA และสำนักงานตลาดพลังงานสิงคโปร์ (Energy Market Authority – EMA)   
ได้เริ่มประกาศหาผู้สนใจส่งข้อเสนอแผนงานเพื่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังงานไฮโดรเจนจากแอมโมเนียและจำหน่ายเชื้อเพลิงบนเกาะ Jurong ตามยุทธศาสตร์ไฮโดรเจนแห่งชาติที่ประกาศเมื่อเดือนตุลาคม 2565

**การพัฒนาความเชื่อมโยงทางบก**

สิงคโปร์และมาเลเซียได้ฟื้นฟูการข้ามพรมแดนทางบกอย่างปลอดภัยระหว่างกัน ซึ่งเป็นผลจากการผ่อนคลายมาตรการเข้าเมืองและการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยได้เปิดด่านข้ามพรมแดน Causeway และ Second Link เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2565 หลังจากปิดด่านไปในช่วงสถานการณ์โควิด-19 เป็นเวลา 2 ปีเต็ม โดยในช่วง 3 เดือนแรก (เมษายน – มิถุนายน 2565) มีจำนวนผู้เดินทางเฉลี่ย 165,000 คนต่อวัน โดยในช่วงวันหยุดยาวเดือนสิงหาคม 2565 มีจำนวนสูงกว่า 300,000 คนต่อวัน และในช่วงวันหยุดยาวเดือนธันวาคม 2565 มีจำนวน 395,000 คนต่อวัน (คิดเป็นร้อยละ 85 ของช่วงก่อนโควิด-19) ความเชื่อมโยงระบบรางยะโฮร์บาห์รู – สิงคโปร์ (Johor Bahru-Singapore Rapid Transit System– RTS Link) ในการเยือนสิงคโปร์ เมื่อวันที่   
30 มกราคม 2566 นาย Anwar Ibrahim นายกรัฐมนตรีมาเลเซียประกาศสนับสนุนการก่อสร้างโครงการ RTS Link ระหว่างสถานีรถไฟฟ้า Woodlands North ของสิงคโปร์กับสถานี Bukit Chagar ในรัฐยะโฮร์บาห์รู  
ของมาเลเซีย ให้เสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2569 ซึ่งจะรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 10,000 คนต่อชั่วโมง   
ต่อเที่ยว และจะช่วยบรรเทาความหนาแน่นของการจราจรทางบกระหว่างกัน

การพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ภายในสิงคโปร์ในปี 2565 ได้แก่ (1) รถไฟฟ้าสาย Thomson East Coast Line (TEL) ส่วนต่อระยะที่ 3 จำนวน 11 สถานี โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2565 ส่วนระยะที่ 4 และ 5 จำนวน 10 สถานี จะเปิดให้บริการภายในปี 2568 โดยจะมีระยะทางรวมทั้งหมด 43 กิโลเมตร จำนวน 32 สถานี (2) รถไฟฟ้า MRT สายที่ 7 Jurong Region Line (JRL) ระยะทาง 24 กิโลเมตร จำนวน 24 สถานี เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2566 โดยจะเชื่อมโยงและช่วยร่นระยะเวลาการเดินทางไปทางตะวันตกของสิงคโปร์ และ (3) รถไฟฟ้า MRT สายที่ 8 Cross Island Line (CRL) ระยะทางทั้งหมดกว่า   
50 กิโลเมตร คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการระยะที่ 1 ได้ในปี 2573 สิงคโปร์อยู่ระหว่างการพัฒนาทางหลวงสาย North-South Corridor (NSC) ระยะทาง 21.5 กิโลเมตร เพื่อลดความหนาแน่นของทางด่วน Central Expressway โดยคืบหน้าแล้วกว่าร้อยละ 50 และคาดว่าจะเสร็จในปี2570

**การพัฒนาความเชื่อมโยงทางอากาศ**

การเดินทางทางอากาศฟื้นตัวอย่างยิ่งจากการเปิดประเทศอย่างปลอดภัยเมื่อเดือนเมษายน 2565 โดยท่าอากาศยานชางงี (Singapore Changi Airport) ทยอยเปิดใช้งานอาคารผู้โดยสารครบทั้ง 4 อาคาร (T1-T4) เมื่อเดือนตุลาคม 2565 ทั้งนี้ สิงคโปร์ได้เริ่มโครงการปรับปรุง (renovate) อาคารผู้โดยสารที่ 2 (T2) เพื่อพัฒนาระบบปฏิบัติการให้เป็นระบบอัตโนมัติขั้นสูง และเพิ่มพื้นที่ใช้สอยให้มากขึ้น ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2567   
และรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดถึง 90 ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ เมื่อเดือนสิงหาคม 2565 สิงคโปร์ยังประกาศเดินหน้าการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารที่ 5 (T5) ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 50 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วยระบบ 3 ลานบิน โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี 2578 ส่วนท่าอากาศยาน Seletar ได้กลับมาให้บริการเมื่อเดือนมิถุนายน 2565 โดยเน้นการรองรับเครื่องบินส่วนตัว/เที่ยวบินพิเศษต่าง ๆ

จากสถิติปี 2565 ท่าอากาศยานชางงีมีผู้เดินทางรวม 32.2 ล้านคน (เกือบร้อยละ 50 ของช่วงก่อนโควิด-19) และจำนวนเที่ยวบินรวมกว่า 219,000 เที่ยวบิน (ร้อยละ 57.2 ของช่วงก่อนโควิด-19) ทั้งนี้ เมื่อต้นเดือนธันวาคม 2565 สายการบินนานาชาติที่เข้ามาใช้บริการมีจำนวน 95 สายการบิน (เป็นสายการบินใหม่ 8   
สายการบิน) ทำการบินมากกว่า 5,500 เที่ยวต่อสัปดาห์ (คิดเป็นร้อยละ 82 ของช่วงก่อนโควิด-19)   
การขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานชางงีในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2565 มีปริมาณ 1.5 ล้านตัน   
โดย ประเทศเขตเศรษฐกิจที่ขนส่งสินค้าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ออสเตรเลีย จีน ฮ่องกง ญี่ปุ่น และสหรัฐฯนอกจากนี้ สายการบิน Singapore Airlines (SIA) ยังได้ร่วมเป็นพันธมิตรด้านการขนส่งสินค้ากับ บริษัท DHL Express ของสหรัฐฯ สำหรับไทย ปี 2566 เป็นการพัฒนาคมนาคมเพิ่มเติม และสร้างใหม่ รวมกว่า   
197 โครงการ ทั้งทางถนน-บก-ราง-น้ำ-อากาศ ภายใต้เครื่องมือ Connectivity 4+2 ด้าน ได้แก่

1. โครงสร้างพื้นฐาน

2. กฎระเบียบคมนาคม

3. การอำนวยความสะดวก

4. การให้บริการ

และอีก +2 คือ

1. เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2. เข้าถึงง่ายสำหรับคนทุกกลุ่ม

นอกจากนี้ ไทยยังมีภารกิจสำคัญในการพัฒนา Motor Way and Rail MaP (MR-map) หรือการเชื่อมโยงมอเตอร์เวย์กับรถไฟเข้าด้วยกัน เพื่อเชื่อมต่อกับภูมิภาคอาเซียน ให้ประชาชนอาเซียนเดินทางและขนส่งถึงกันได้ผ่านระบบคมนาคมของไทย

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์