



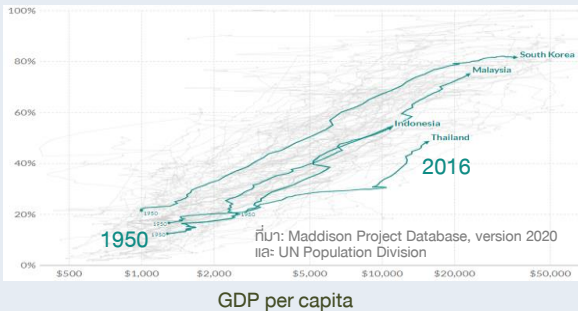
การเติบโตของเมืองสัมพันธ์กับเศรษฐกิจและความเป็นอยู่

การวางแผนและจัดการเมืองที่ดีเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อสร้างรายได้และการเติบโตอย่างยั่งยืน ลดปัญหาคนจนเมือง ความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ที่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมได้

1 เมืองเติบโตไปพร้อมกับขนาดเศรษฐกิจ

เกิดขึ้นไปด้วยกัน ไม่มียางคกษาที่ชี้ว่าอะไรเป็นเหตุหรือเป็นผล

สัดส่วนประชากรที่อาศัยในเมือง



GDP per capita

ที่มา: Maddison Project Database, version 2020 และ UN Population Division

2 การอาศัยอยู่ในเมือง ได้ประโยชน์มากกว่า



โอกาสในการทำงาน
ทางเลือกอาชีพที่หลากหลาย และในจำนวนที่มากกว่า



รายได้เฉลี่ยต่อชั่วโมงที่สูงกว่า
แนวโน้มค่าตอบแทนภาคอุตสาหกรรมและบริการสูงกว่า



การเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐาน
 อาทิ คมนาคม โรงเรียน โรงพยาบาล



ประโยชน์จากการรวมกลุ่ม
อยู่ร่วมกับบุคลากรที่มีความสามารถหลายอาชีพ

3 ทั่วโลกกำลังเข้าสู่ความเป็นเมือง

แต่ต้องเผชิญกับความท้าทายในหลายด้าน

องค์การสหประชาชาติ^[1] ระบุว่าปี 2565 ทั่วโลกมีสัดส่วนประชากรอาศัยในเขตเมืองกว่า 55% และจะเพิ่มสูงถึง 70% ภายในปี 2593 ขณะที่ความเป็นเมืองที่ขยายตัวเร็วส่งผลกระทบต่อสังคม เช่น

- ปัญหาชุมชนแออัด คนเมืองกว่า 1.1 พันล้านคน หรือ 24% ของประชากรเมืองอยู่ในชุมชนแออัด
- การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ คนเมืองเพียงครึ่งหนึ่งที่เข้าถึง
- การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ เมืองกว่า 3 ใน 4 ของโลก มีพื้นที่สาธารณะและถนนน้อยกว่า 20%

ดังนั้น การเข้าสู่ความเป็นเมืองที่มีคุณภาพจึงเป็นสิ่งท้าทายภายใต้เป้าหมายข้อที่ 11 การพัฒนาเมืองและชุมชนที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ



สัดส่วนคนเมืองตามกลุ่มประเทศ

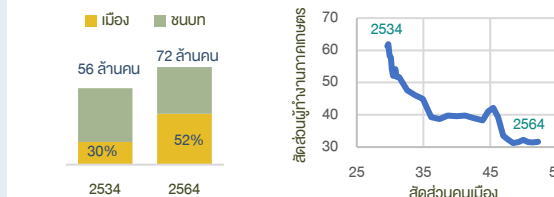
- รายได้สูง 82%
- รายได้ปานกลาง - ระดับสูง 68%
- - ระดับล่าง 42%
- รายได้น้อย 33%

ที่มา: UN World Urbanization Prospects (2018)

4 ปัจจุบันคนไทยกว่าครึ่งอยู่ในเมือง

มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับทั่วโลก สอดคล้องกับผู้ทำงานในภาคเกษตรที่ลดลงต่อเนื่อง

ทิศทาง urbanization ของไทยสะท้อนจากการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนคนเมือง



ที่มา: International Labor Organization, UN Population Division

สถานการณ์ความเป็นเมืองของไทย และความท้าทายที่เผชิญ

กรุงเทพฯ คือ หนึ่งในเมืองเอนนครที่มีประชากรหนาแน่น ต้องเผชิญปัญหาจราจรที่กระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงถูกจัดอยู่ในดับท้ายๆ เรื่องความมั่นคงและความปลอดภัย ปัญหาความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัยในเมือง ความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ และการถูกกีดกันออกจากเมืองที่เติบโต

เอนนคร Primate City**

กรุงเทพฯ เคยเป็น "เมืองที่มีความเป็นเอนนครที่สุดในโลก" ในปี 2543 เนื่องจากกรุงเทพฯ มีประชากรมากกว่า จ.นครราชสีมา ซึ่งมีประชากรมากเป็นอันดับสองของประเทศถึง 40 เท่า^[2] ปัจจุบัน กรุงเทพฯ มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่กว่าเมืองอันดับสองในตอนนี้ คือ จ.เชียงใหม่ ถึง 9 เท่า^[3]

เมืองรถติด

ต้นกุนด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม จากการขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์ (Motorized Transport) ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล^[4] อยู่ที่ประมาณ 5.3-8 แสนล้านบาท หรือคิดเป็น 7-11% ของเศรษฐกิจในปี 2560

** Primate City เป็นเมืองขนาดใหญ่ที่สุด และใหญ่กว่าเมืองอันดับสองอย่างน้อยสองเท่า (Jefferson, 1939) ซึ่งวัดจากจำนวนประชากรและขนาดเศรษฐกิจ และเป็นเป้าหมายสำหรับการย้ายเข้ามาอยู่อาศัย

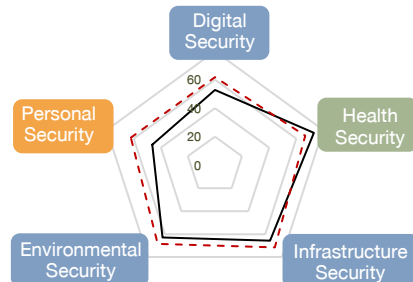
เมืองไม่มั่นคง ไม่ปลอดภัย

รายงาน Safe Cities Index 2021 โดย The Economist Intelligence Unit จัดอันดับ กรุงเทพฯ เมืองปลอดภัยอันดับที่ 43 จาก 60 เมืองใหญ่ทั่วโลก ที่ทำการวัดผล โดยต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในเกือบทุกด้าน (ภาพด้านขวา) โดยเฉพาะด้านการรักษาความปลอดภัยจากเหตุอาชญากรรม อยู่อันดับที่ 55 มีเพียงด้านความมั่นคงของสภาพที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย

ความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้

การเติบโตของเมืองศูนย์กลางของการพัฒนาในทุกภูมิภาคของไทยเกิดการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและการเคลื่อนย้ายแรงงานเข้าสู่เมือง นอกจากจะทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและรายได้ระหว่างคนเมืองและชนบทแล้ว ยังเกิดชุมชนใหม่ในเขตเมืองเป็น "ชุมชนแออัด" หรือ "คนจนเมือง" (24%ของประชากรในเมือง) มีทางเลือกจำกัดด้านที่อยู่อาศัย เข้าไม่ถึงสิทธิพื้นฐาน ถูกกีดกันออกจากเมืองที่เติบโต ไร้สิทธิไร้เสียงในการต่อรองหรือร่วมเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการพัฒนาเมือง หรือสิทธิที่จะอยู่ในเมือง^[5]

Safe Cities Index 2021



กรุงเทพฯ - ค่าเฉลี่ย 60 เมือง

เอกสารอ้างอิง:

[1] UN DESA. (2023). The Sustainable Development Goals Report 2023: Special Edition, Retrieved from <https://unstats.un.org/sdgs/report/2023>
[2] Baker, Chris & Pasuk Phongpaichit. (2009). A History of Thailand (2nd ed.). Cambridge: Cambridge University Press. p. 199. ISBN 978-0-521-76768-2[3].
[3] Chiang Mai, Thailand Metro Area Population 1950-2022, Data provided by the UN DESA, Retrieved from <https://www.macrotrends.net/cities/22618/chiang-mai/population>
[4] Ayaragarnchanakul, E., & Creutzig, F. (2022). Bangkok's locked-in traffic jam: Price congestion or regulate parking? Case Studies on Transport Policy, 10(1), 365-378. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.12.016>
[5] บุญเลิศ วิเศษปรีชา และคณะ. (2563). คนจนเมืองที่เปลี่ยนเป็นสังคมเมืองที่ทันสมัยเปลี่ยนแปลง, สืบค้นจาก <https://www.tsi.or.th/knowledge/elibrary>
รูปภาพ: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Panoramic_view_of_CMX.jpg

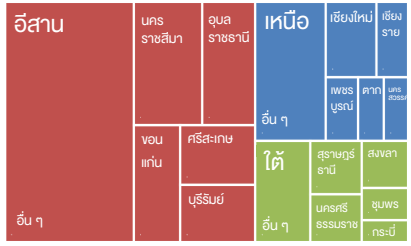


เมืองหลักในภูมิภาคหลายแห่งกำลังเติบโตเช่นกัน สะท้อนจากพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้น และทิศทางการเคลื่อนย้ายประชากรเข้าสู่สุทธิ แต่ส่วนใหญ่การเติบโตยังคงกระจุกในบางเมืองหลักของภาค และขยายตัวในเขตอำเภอเมืองเป็นหลัก

พื้นที่สิ่งปลูกสร้างจากภาพถ่ายดาวเทียม

ด้วยเทคโนโลยีการประมวลผลข้อมูลขนาดใหญ่

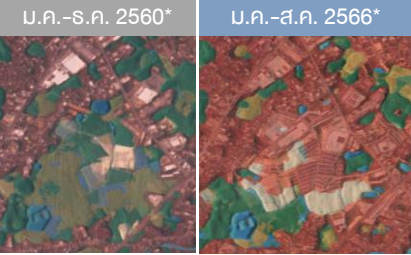
สัดส่วนพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นสะสม 2559-65



เปรียบเทียบพื้นที่สิ่งปลูกสร้างใน 3 ภาค ช่วง 7 ปี คือปี 2559-65 ภาคอีสานมีสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นมากที่สุด 544 ตร.กม. (+0.40%) และกระจายตัวหลายจังหวัดในภาคได้ดีกว่าภาคอื่นๆ รองลงมาคือ

ภาคเหนือ เพิ่มขึ้น 192 ตร.กม. (+0.13%) โดยเพิ่มขึ้นมากใน จ.เชียงใหม่ ซึ่งขยายตัวบริเวณรอบอำเภอเมือง รวมทั้งใน จ.เชียงราย และเพชรบูรณ์ ขณะที่ **ภาคใต้ เพิ่มขึ้น 139 ตร.กม. (+0.24%)** โดยเกือบครึ่งมาจาก จ.สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา แสดงให้เห็นถึงความเร็วในการพัฒนาและการกระจายตัวต่างกันในแต่ละพื้นที่

ตัวอย่างการใช้ภาพถ่ายดาวเทียม



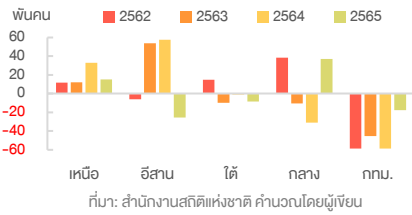
ภาพถ่ายดาวเทียมด้านซ้ายเป็นตัวอย่างการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่บริเวณอำเภอเมืองเชียงราย โดยสามารถจำแนกพื้นที่สิ่งปลูกสร้าง (Built) เป็นพื้นที่สีแดง เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ได้

ที่มา: Dynamic world โดย Google และ the World Resources Institute
(*) คือ % พื้นที่ปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นเทียบกับพื้นที่ทั้งหมดของภาค
* ข้อมูลรายฉบับ คำนวณค่าเฉลี่ยในแต่ละช่วงเวลา เนื่องจากบางช่วงอาจมีเมฆบัง

สถิติการเคลื่อนย้ายประชากร

ติดตามด้วยข้อมูลการสำรวจและข้อมูลโทรศัพท์มือถือ

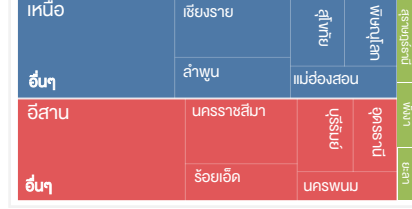
จำนวนผู้ย้ายถิ่นสุทธิตามภูมิภาค



ภาพด้านซ้ายแสดงจำนวนผู้ย้ายถิ่นสุทธิแยกตามภูมิภาคพบว่า ในช่วงการระบาดของโควิด-19 ช่วงปี 2563-65 ประชากรย้ายถิ่นสุทธิเข้าสู่ภูมิภาคเพิ่มขึ้น เนื่องจากประชากรต่างถิ่นที่ทยอยทำงาน

ในกรุงเทพฯ หรือภาคกลาง ตัดสินใจย้ายกลับภูมิลำเนาในต่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะภาคเหนือและภาคอีสาน ขณะที่ภาคใต้มีผู้ย้ายถิ่นออกจากภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดท่องเที่ยว อาทิ ภูเก็ต กระบี่ สอดคล้องกับ การเคลื่อนย้ายเข้า

สัดส่วนการใช้งานมือถือที่ย้ายเข้ามาในพื้นที่



พื้นที่ของประชากร จากข้อมูลผู้ใช้บริการโทรศัพท์มือถือ**

ณ ร.ค. 2565 เทียบกับ ม.ค. 2562 ในภาพด้านซ้าย พบว่าภาคเหนือและภาคอีสานมีการเคลื่อนย้ายสุทธิ กลับเข้าพื้นที่จำนวนมาก ส่วนหนึ่งอาจกลับภูมิลำเนาเดิม โดยภาคเหนือเคลื่อนย้ายสุทธิเข้า จ.เชียงราย

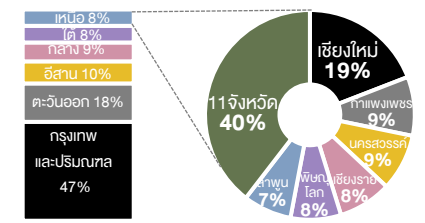
ลำพูน และสุโขทัย สูงสุดเป็น 3 อันดับแรก หรือ 40% ของผู้เคลื่อนย้ายเข้าภาคเหนือ เช่นเดียวกับ ภาคอีสานมีผู้เคลื่อนย้ายสุทธิเข้า จ.นครราชสีมา ร้อยเอ็ด และบุรีรัมย์ คิดเป็น 40% ของผู้เคลื่อนย้ายเข้าภาคอีสาน ขณะที่ภาคใต้มีผู้เคลื่อนย้ายสุทธิออกจากพื้นที่ โดยเฉพาะ จ.ภูเก็ต มีเพียง จ.สุราษฎร์ธานี พังงา และยะลา ที่มีผู้เคลื่อนย้ายสุทธิเข้าพื้นที่

ตัวอย่างเมืองหลักในภูมิภาค: เชียงใหม่ เมืองเอกนครของภาคเหนือ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจและประชากรกระจุกตัวใน จ.เชียงใหม่ และเห็นการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างออกไปรอบๆ เขตอำเภอเมือง

1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจเติบโตและกระจุกตัวใน จ.เชียงใหม่

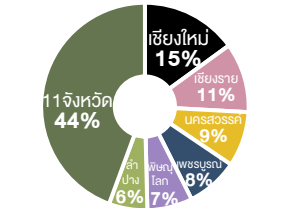
สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค / จังหวัด ปี 2564



ในภาพรวมประเทศ เศรษฐกิจไทยกระจุกตัวอยู่ในส่วนกลาง บริเวณกรุงเทพฯ ปริมณฑล และภาคตะวันออกกว่า 65% เช่นเดียวกับในภาคเหนือที่มีทั้งหมด 17 จังหวัด โดย จ.เชียงใหม่ มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่กว่าจังหวัดอันดับสองกว่าสองเท่า และเมื่อรวมกับเมืองขนาดรองอีก 5 จังหวัดในภาพจะมีขนาดเศรษฐกิจรวมกว่า 60% ของภาคเหนือ และมีการเติบโตเฉลี่ยสูงกว่า 11 จังหวัดที่เหลือ

2 ประชากรอยู่อาศัยมากกว่าจังหวัดอื่น

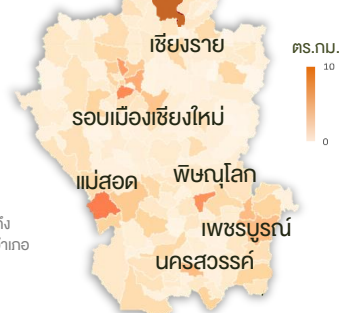
สัดส่วนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรปี 2564



ประชากรส่วนใหญ่อาศัยอยู่ใน จ.เชียงใหม่ และเมืองรอง เป็นหลัก โดยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีการย้ายเข้าของประชากรเพิ่มขึ้นสูงสุดใน จ.เชียงใหม่ เชียงราย และตาก

3 พื้นที่สิ่งปลูกสร้างขยายตัวสูงและเริ่มกระจายออกนอกเมือง

การกระจายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างจากภาพถ่ายดาวเทียมเพิ่มขึ้นในช่วง 7 ปี (ปี 2559-65)



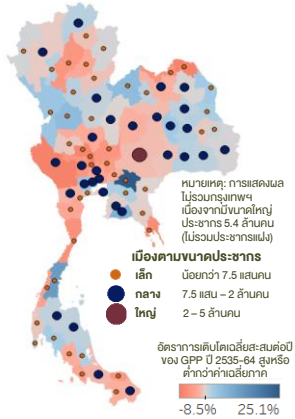
สิ่งก่อสร้างขยายตัวสูงสุดใน จ.เชียงใหม่ มากกว่า จ.เชียงราย เกือบ 60% โดยขยายตัวบริเวณโดยรอบอำเภอเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากพื้นที่ชั้นในขยายตัวเต็มพื้นที่แล้ว ซึ่งต่างจากจังหวัดอื่น เช่น จ.เชียงราย แม้ขยายตัวมาก แต่ยังคงกระจุกตัวในพื้นที่อำเภอเมือง สำหรับจังหวัดอันดับที่ 3-6 อยู่ในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ได้แก่ อ.เวียงค้อและ อ.เมือง จ.เพชรบูรณ์ อ.แม่สอด จ.ตาก อ.เมืองและ อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์ และ อ.เมือง จ.พิจิตร ตามลำดับ



ยังมีเมืองขนาดกลางอีกหลายแห่ง ที่มีโอกาสเติบโต

“กรุงเทพฯ ไม่ใช่ประเทศไทย เชียงใหม่ ไม่ใช่ภาคเหนือ”

ในระยะข้างหน้าการเติบโตของเมืองขนาดกลางคืออนาคต หลายงานศึกษาชี้ให้เห็นว่า ควรเพิ่มโอกาสให้พื้นที่ร่วมตัดสินใจขนาดของเมืองด้วย



เมืองขนาดกลางคืออนาคต^[6]

มีเมืองขนาดกลางหลายแห่งที่มีศักยภาพเติบโต โดยวัดจากจำนวนประชากรที่อยู่ในระดับกลางและเศรษฐกิจเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยของภาค อาทิ เชียงรายและพิษณุโลกในภาคเหนือ สุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราชในภาคใต้ รวมถึงหลายจังหวัดในภาคอีสาน เช่น สุรินทร์ ร้อยเอ็ด และมหาสารคาม

หมายเหตุ: ภาพด้านซ้ายแสดงข้อมูล 2 มิติ มิติแรกคือ จำนวนเมืองตามขนาดประชากรตามทะเบียนราษฎรด้วยวงกลม และมิติที่สองคือ เติบโตตามจังหวัดที่แสดงถึงอัตราการเติบโต GDP เฉลี่ยสะสมต่อปี ในช่วง 27 ปี (2535-64) เทียบกับค่าเฉลี่ยของภาค

ต้องก้าวข้ามการรวมศูนย์อำนาจ ให้พื้นที่ร่วมตัดสินใจ

งานศึกษาหลายชิ้นชี้ประเด็นว่า ที่ผ่านมา การกระจายอำนาจและงบประมาณให้พื้นที่ยังไม่เพียงพอ

- สุรวิศ มา (2565) ช่วง 2 ทศวรรษที่ผ่านมา พื้นที่ที่ได้รับงบประมาณมาก กระจุกอยู่ส่วนกลางและจังหวัดใหญ่ในต่างจังหวัด ซึ่งมักจะเป็นศูนย์รวมของราชการภูมิภาค แม้มีการกระจายอำนาจให้ราชการส่วนท้องถิ่นนับแต่รัฐธรรมนูญปี 40 แต่เป็นการกระจายหน้าที่ทรัพยากรยังน้อย และถูกส่วนกลางควบคุมผ่านงบประมาณ
- อัศวร คำแสง (2565); World Bank (2023) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไทยพึ่งพารายได้จากรัฐบาลกลางเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนรายได้จากการจัดเก็บภาษีเพียง 11% นอกจากนี้ ยังไม่สามารถระดมทุนหรือกู้เงินจากแหล่งอื่นเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาท้องถิ่นได้

ต่างประเทศสนับสนุนการเติบโตของเมืองขนาดกลางอย่างไร ?

ถอดบทเรียน Urbanization จากต่างประเทศ

เกิดจากการพัฒนาใน 2 องค์ประกอบ คือ (1) เมืองได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบขนส่งและผังเมือง เพื่อให้เมืองเติบโตและน่าอยู่ และ (2) เมืองถูกวางเป้าหมายในการพัฒนาที่ชัดเจน ซึ่งภาคเอกชนจะเป็นผู้ตัดสินใจลงทุน ขณะที่ภาครัฐสร้างระบบนิเวศที่เหมาะสมให้

ตัวอย่างประเทศที่มีการกระจายตัวของเมืองขนาดกลาง	ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบ logistics วางผังเมือง	กำหนดเป้าหมายให้เมือง สร้างระบบนิเวศ ให้สิทธิประโยชน์ เอกชนลงทุน
เยอรมนี	✓ สร้างความหลากหลายของระบบขนส่ง ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและมลพิษจากรถยนต์ส่วนตัว (Pucher, 1998) เช่น เมืองมิวนิค มีรูปแบบการโดยสารสาธารณะภายในเมืองแบบรถราง (Trams) รถเมล์ รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถไฟระหว่างเมือง นอกจากนี้ บางเมืองมีรูปแบบการเดินทางสาธารณะเฉพาะตัว เช่น เมืองแฟรงก์เฟิร์ต มีรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมือง ตามลักษณะภูมิศาสตร์อยู่ศูนย์กลางประเทศ เมืองฮัมบวร์ค มีเรือข้ามฟาก (Ferry) ตามลักษณะของเมืองท่า	✓ เมืองมิวนิค^[7] มุ่งพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ เทคโนโลยีขั้นสูง และเทคโนโลยีชีวภาพ มีสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยด้านเทคโนโลยี และระบบนิเวศด้านนวัตกรรมที่เอื้ออำนวย เมืองแฟรงก์เฟิร์ต^[8] เนื่องจากภูมิศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางของทวีปยุโรป จึงสามารถเป็นศูนย์กลางกิจกรรมการเงินของประเทศ เป็นที่ตั้งของธุรกิจกลุ่มธนาคารและการเงิน รวมถึงสถาบันการเงินขนาดใหญ่ของต่างชาติ
เนเธอร์แลนด์	✓ วางผังเมืองและพัฒนาให้เหมาะสม เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ (OECD, 2017) เช่น เมืองรอตเตอร์ดัม มีการวางผังเมืองที่เอื้อต่อ (1) การพัฒนาโครงการ mixed-use ประกอบด้วย ที่อยู่อาศัยแนวสูง อาคารสำนักงาน ร้านค้าประเภทต่างๆ รวมถึงพื้นที่สันทนาการ (2) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองที่ครอบคลุมทั้งระบบรถราง รถเมล์ รถไฟฟ้าใต้ดิน (3) พัฒนาพื้นที่ทุกตารางนิ้วให้สามารถใช้ประโยชน์ต่อสาธารณะหรือเชิงพาณิชย์	✓ เมืองอินดิฮอเวน^[9] พัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เนื่องจากมี (1) สถาบันการศึกษาและศูนย์วิจัยด้านเทคโนโลยีที่มีชื่อเสียง สามารถผลิตแรงงานที่มีทักษะตรงตามความต้องการของภาคธุรกิจ (2) มีการร่วมมือกันอย่างเป็นรูปธรรมระหว่างสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา และภาคธุรกิจ เพื่อพัฒนาสินค้าและบริการมูลค่า
สาธารณรัฐประชาชนจีน	✓ ได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในหลายมิติ ทั้งเครื่องอำนวยความสะดวก การวางผังเมือง และการพัฒนาทางอุตสาหกรรมเป้าหมาย (Li et al., 2017; Zhou et al., 2022) เช่น เมืองเซินเจิ้น เป็นเมืองแรกที่เริ่มพัฒนาระบบขนส่งทางรางภายในเมืองและเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญต่างๆ รวมถึงเครื่องอำนวยความสะดวกสาธารณะที่ครอบคลุม นอกจากนี้ ได้พัฒนาโครงการ mixed-use ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมรองรับการอยู่อาศัย และการจ้างงานจำนวนมาก รวมถึงกำหนดให้เมืองเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ	✓ เมืองเซินเจิ้น ถูกกำหนดเป้าหมายให้พัฒนาด้านการผลิตเพื่อส่งออก มีการให้สิทธิประโยชน์ทั้งภาษีและมิใช่ภาษี เพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมมูลค่าสูง ทำให้มีสัดส่วนแรงงานภาคการผลิตสูงกว่า 60% ^[10] โดยสถาบันการศึกษาในพื้นที่ผลิตแรงงานทักษะสูง เช่น ช่างเทคนิค วิศวกร ให้ตรงความต้องการ (Chen & Lin, 2021) ขณะที่ภาคธุรกิจมีความร่วมมือกันระหว่างผู้ผลิตและซัพพลายเออร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต คิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อจำหน่ายได้รวดเร็ว (Zhu & Pickles, 2014)

เอกสารอ้างอิง: ^[6] สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ และบริษัท ดิจิทัลอินโฟเพอริอีนซ์ จำกัด. (2558). การขยายตัวของความเป็นเมือง (Urbanization), สืบค้นจาก https://the101percent.com/wp-content/uploads/2022/05/OKMD-Urbanization-Final_complete.pdf / ^[7] Parilla, J., & Berube, A. (2014, November 19). The Secrets of Munich's Success. Brookings. <https://www.brookings.edu/articles/the-secrets-of-munichs-success/> / ^[8] Menninger, J., Herwarth von Bittenfeld, P., & Ferreira, P. (2017, November 29). The Complete Frankfurt Startup City Guide. StartUs Magazine. <https://magazine.startus.cc/complete-frankfurt-startup-city-guide/> / ^[9] Romme, A. Georges L. "Against all odds: How Eindhoven emerged as a deep tech ecosystem." Systems 10, 4 (2022): 119. / ^[10] Number of employees in the urban area of Shenzhen in 2021, by sector, สืบค้นจาก <https://www.statista.com/statistics/1026830/china-number-of-urban-employees-in-shenzhen-by-sector/> / ^[11] จำนวน: 2 ทศวรรษที่ยังไม่มาถึง, สืบค้นจาก <https://www.the101.world/two-decades-of-decentralization/> / อัศวร คำแสง. (2565). งบประมาณไทย จำเป็นแค่ไหน?, สืบค้นจาก <https://www.the101.world/budget-centralization/> / World Bank. (2023) Thailand Urban Infrastructure Finance Assessment - Challenges and Opportunities (English). Washington, D.C. : World Bank Group, สืบค้นจาก [https://doi.org/10.1787/9789264274648-en/](https://documents1.worldbank.org/PUcher, J. (1998). Urban transport in Germany: providing feasible alternatives to the car. Transport reviews, 18(4), 285-310. / OECD (2017), The Governance of Land Use in the Netherlands: The Case of Amsterdam, OECD Regional Development Studies, OECD Publishing, Paris. <a href=) / Li, C., Song, Y., Chen, Y. (2017). Infrastructure Development and Urbanization in China. In: Tang, Z. (eds) China's Urbanization and Socioeconomic Impact. Springer, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-10-4831-9_6/ / Zhou, X., Yeh, A. G. O., Yue, Y., & Li, W. (2022). Residential-employment mixed use and jobs-housing balance: A case study of Shenzhen, China. Land Use Policy, 119, 106201. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106201/> / Cheng, J., Chen, M., & Tang, S. (2023). Shenzhen - A typical benchmark of Chinese rapid urbanization miracle. Cities, 140, 104421. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104421/> / Chen, S., & Lin, J. (2021). Making with Shenzhen (Characteristics) - Strategy and Everyday Tactics in a City's Creative Turn. Sustainability, 13(9), 4923. / Zhu, S., & J. Pickles (2014) Bring in, Go up, Go West, Go out: Upgrading, Regionalisation and Delocalisation in China's Apparel Production Networks. Journal of Contemporary Asia, 44, 36-63.