

SMART CITY

มิติใหม่ของการพัฒนาเมือง

Case Study : ขอนแก่นโมเดล



photo : freenix

ภัทรภรณ์ หิรัญวงศ์
วัชรพงศ์ รัชตเวชกุล
ปัญญวิชญ์ เศรษฐ์สมบูรณ์
ภัทรียา นวลไย

ข้อคิดเห็นที่ปรากฏในบทความนี้ เป็นความเห็นของผู้เขียน
ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย

Executive Summary

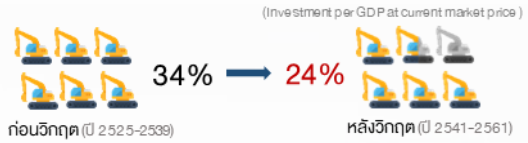
Smart City : หนึ่งในทางออกของปัญหาเมือง

- การพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City¹ เป็นหนึ่งในแนวทางที่ช่วยกระตุ้นการลงทุน ซึ่งเป็นความท้าทายสำคัญที่ไทยกำลังเผชิญ
- การลงทุนมีหลายรูปแบบ² ขึ้นอยู่กับความพร้อมของรัฐและเอกชน ซึ่งต้องชั่งน้ำหนักระหว่างประสิทธิภาพและแรงจูงใจในการดำเนินการ แต่โครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่ใช้เงินทุนสูงและได้ผลตอบแทนต่ำ รัฐจึงมักเป็นผู้ลงทุนหลัก (Traditional PPP)
- อย่างไรก็ตาม กระบวนการภาครัฐที่มีความซับซ้อนและการะงัดงายการคลังที่อยู่ในระดับสูง ทำให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนด้วยตนเองมากขึ้น (Unconventional PPP) โดยขอนแก่นเป็นเมืองแรกที่เอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อนโครงการเป็นหลัก ซึ่งมีความสำคัญกับการพัฒนาด้าน Mobility ในรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit: LRT) เป็นอันดับต้นๆ เพราะเชื่อว่าเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาที่ดีอื่น และควรทำความเข้าใจการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit Oriented Development: TOD) เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ

¹ เป็นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต ผ่านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

² โดยทั่วไปมี 3 รูปแบบ คือ 1) รัฐเป็นผู้ลงทุน 2) เอกชนเป็นผู้ลงทุน และ 3) รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (Public-Private Partnership: PPP)

สัดส่วนการลงทุนของไทยอยู่ในระดับต่ำตั้งแต่วิกฤต ปี 2540



ที่มา: World Bank (2019)

7 องค์ประกอบของ Smart City



ขอนแก่นโมเดล : ตัวอย่างของ Smart City ที่ยั่งยืน



ทั้งนี้ หากการลงทุนใน LRT ทำควบคู่ไปกับ TOD จะทำให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคมมากยิ่งขึ้น

การลงทุนด้านระบบรางไม่เพียงแต่ช่วยยกระดับการลงทุนของไทยในอนาคตให้กลับมาสูงขึ้น แต่ยังช่วยลดการกีดกันสาธารณะและหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงได้อีกด้วย ซึ่งหากการลงทุนรถไฟฟ้าใน 6 เมืองหลัก ได้แก่ ขอนแก่น เชียงใหม่ ภูเก็ต สงขลา นครราชสีมา และพิษณุโลก เกิดขึ้นได้จริง คาดว่ายังช่วยให้เศรษฐกิจเติบโตได้มากขึ้น

³ มีมติเงินลงทุนอ้างอิงจากรายงานทบทวนการศึกษาโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น เส้นทางนำร่องสายสีแดง (สายรอง-ท่าพระ)

ถอดบทเรียน : ความสำเร็จของขอนแก่นโมเดล

ก้าวแรกความสำเร็จของการพัฒนาเมืองขอนแก่นเกิดจาก 5 ปัจจัย

และหากได้รับการสนับสนุนมาตรการจูงใจจากภาครัฐเพิ่มเติมจะเอื้อให้การพัฒนาเมืองในระยะต่อไป มีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้น

5 Key Success Factors

- กลุ่มผู้นำท้องถิ่น (Leadership) : มีเป้าหมายร่วมกันในการพัฒนาเมือง แต่ไม่แสวงหากำไร
- การเพิ่มบทบาทท้องถิ่น (Decentralization) : บริหารจัดการโครงการต่างๆ ด้วยตนเอง
- กระบวนการคิด (Mindset) : เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาระดมความคิดเห็น
- กระบวนการภาครัฐ (Government Procedure) : ให้การสนับสนุนโครงการในด้านต่างๆ ตามความเหมาะสม
- การระดมทุน (Financing) : ให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของผ่านการระดมทุนสาธารณะ (Crowdfunding)

ที่มา: บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด (KKTT) และ บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTST)

3 Incentives

- มาตรการจูงใจในปัจจุบัน :
- ให้สิทธิประโยชน์ลดหย่อนทางภาษี : เพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักลงทุน

มาตรการที่ควรเพิ่มเติม :

 - "ปรับปรุงกฎหมาย" ให้เอื้อต่อการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD) : เพื่อที่จะสามารถนำรายได้จากส่วนนี้มาสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า LRT และทำให้สามารถคิดค่าโดยสารได้ถูกลง (Cross Subsidy)
 - "รับรองสถานะ" ให้รัฐบาลท้องถิ่นโดยรัฐบาลกลาง : เพื่อให้ต้นทุนในการระดมทุนต่ำลงจากการมีช่องทางและตัวเลือกในการระดมทุนที่เพิ่มขึ้น

สารบัญ

เมื่อการพัฒนาประเทศแบบเดิมๆ ไม่ตอบโจทย์.....	04
การลงทุนใน Smart City : ทางเลือกใหม่ของการพัฒนาเมือง.....	05
วอนแก่น : เมืองต้นแบบ Smart City ของไทย.....	07
ความสำเร็จที่ออกแบบได้ : ส่วนผสมที่ลงตัวของวอนแก่น.....	10
แรงจูงใจจากภาครัฐ : พลังผลักดันสู่ความสำเร็จ	14
จะเป็นอย่างไร หากเมืองอื่นต่างพากันพัฒนา Smart City?.....	17

เมื่อการพัฒนาประเทศแบบใหม่ๆ ไม่ตอบโจทย์

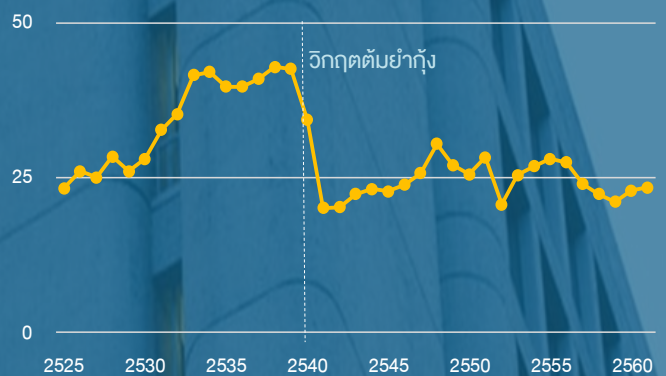
แล้วอะไรคือคำตอบของการพัฒนาประเทศแบบใหม่ๆ ?

การยกระดับการลงทุน คือ โจทย์สำคัญของเศรษฐกิจไทยในปัจจุบัน เพราะการลงทุนเคยเป็นหนึ่งในเครื่องยนต์สำคัญที่ช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสนับสนุนการจ้างงาน อีกทั้งยังช่วยรักษาระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพในระยะยาว หากมองย้อนกลับไปในช่วงก่อนเศรษฐกิจฟองสบู่และวิกฤตต้มยำกุ้งปี 2540 การลงทุนของไทยมีสัดส่วนไม่ต่ำกว่า 25% ของ GDP¹ แต่หลังจากวิกฤตดังกล่าว จะเห็นว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจและการจ้างงานซบเซาลงอย่างมาก ส่งผลให้สัดส่วนการลงทุนปรับลดลงเหลือเพียงประมาณ 20% ของ GDP ซึ่งคาดว่า เป็นผลจากต้นทุนในการระดมเงินของไทยที่สูงกว่าประเทศอื่น นอกจากนี้รูปแบบการค้าและการบริโภคของประเทศที่หันไปเน้นภาคบริการมากขึ้นก็มีส่วนทำให้การลงทุนลดลง เพราะเงินทุนที่ใช้ในภาคนี้มักมีขนาดเล็ก แผนการลงทุนในระยะหลังๆ เน้นเป็นการซ่อมสร้างมากกว่าการลงทุนใหม่ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ ล้วนแต่ส่งผลให้การลงทุนของไทยไม่สามารถกลับมาอยู่ในระดับที่สูงเหมือนในอดีต

นอกจากนี้ บริบทของเศรษฐกิจไทยในปัจจุบันก็เปลี่ยนแปลงไป ไทยกำลังเผชิญกับความท้าทายสำคัญหลายประการ ทั้งทิศทาง การเติบโตของเมืองที่ไม่ชัดเจน ซึ่งทำให้เกิดความไม่แน่นอนและส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของภาคธุรกิจ ปัญหานี้ครีวเรือนที่อยู่ในระดับสูงจากการใช้จ่ายเกินรายรับของครัวเรือน และแนวโน้มหนี้สาธารณะที่สูงขึ้น จะส่งผลต่อการคาดการณ์คลังในระยะข้างหน้ามากขึ้น ตลอดจนความเหลื่อมล้ำในสังคม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องรายได้ โอกาสในการหางาน และการเข้าถึงบริการสาธารณะต่างๆ ล้วนแต่เป็นความท้าทายเชิงโครงสร้างที่อาจจุดรั้งให้ไทยไม่สามารถก้าวข้ามกับดักรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) อีกทั้งไทยยังอาจถูกซ้ำเติมจากการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วของบริบทโลก ซึ่งมีเทคโนโลยีเป็นตัวเร่งสำคัญ ทั้งการเกิดนวัตกรรมใหม่ๆ (Technology & Innovation) การเป็นเมืองที่มากขึ้น (Urbanization) หรือแม้แต่การก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัย (Aging Society)

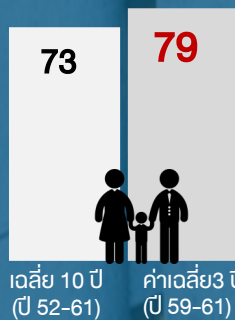
ดังนั้น การพัฒนาประเทศแบบใหม่ๆ อาจไม่สามารถตอบโจทย์เพื่อให้เศรษฐกิจไทยกลับไปเติบโต 4-5% แบบในอดีตจนพันกับดักรายได้ปานกลางได้ ทางออกหนึ่งที่ทำได้ คือ การยกระดับการลงทุนของไทย ซึ่งในช่วงทศวรรษให้หลังมีแนวคิดและรูปแบบการพัฒนาประเทศแบบใหม่เกิดขึ้นที่จะช่วยยกระดับการลงทุนของประเทศได้บางส่วน นั่นก็คือ การพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City เพื่อให้พร้อมรับมือและสามารถปลดล็อกปัจจัยเชิงโครงสร้างควบคู่ไปกับการเสริมสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจให้แข็งแกร่งได้

สัดส่วนการลงทุน (% ต่อ GDP)



สัดส่วนหนี้ครัวเรือน

(% ต่อ GDP)



สัดส่วนหนี้สาธารณะ

(% ต่อ GDP)



¹GDP หรือ Gross Domestic Product คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือมูลค่าของสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายที่ผลิตขึ้นภายในประเทศนั้น

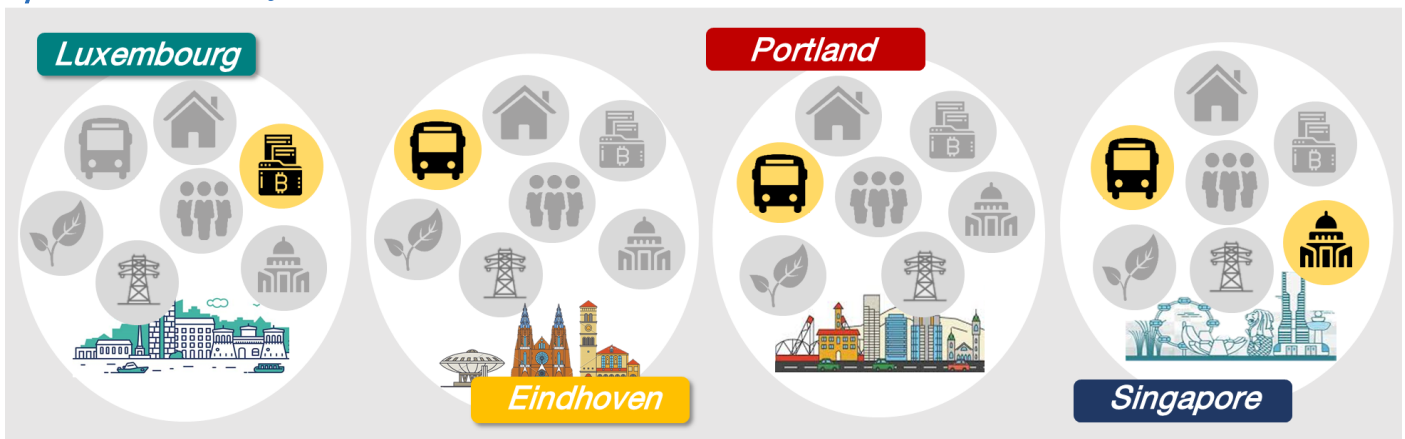
การลงทุนใน Smart City : ทางเลือกใหม่ของการพัฒนาเมือง

มาทำความรู้จักกับ Smart City กันเถอะ

การลงทุนในโครงการ Smart City เป็นหนึ่งในทางเลือกที่จะช่วยรับมือกับความท้าทาย ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาเมืองที่นำเอาเทคโนโลยีมาช่วยยกระดับคุณภาพชีวิต และทำให้เกิดการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจโดยเฉพาะการลงทุนโดยประเทศส่วนใหญ่ที่ทำโครงการดังกล่าวนิยมพัฒนาเมืองใน 7 ด้านหลัก ได้แก่ 1) ด้านคมนาคมขนส่ง (Mobility) 2) ด้านวิถีชีวิต (Living) 3) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) 4) ด้านประชากร (Citizen) 5) ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) 6) ด้านธรรมาภิบาล (Governance) และ 7) ด้านพลังงาน (Energy) และให้ความสำคัญกับด้าน Mobility ในระยะแรก ซึ่งประเทศหรือเมืองส่วนใหญ่ อาทิ โอนด์โฮเวน พอร์ตแลนด์ และสิงคโปร์ ก็มีด้าน Mobility เป็นด้านที่เด่น เพราะเชื่อว่าระบบคมนาคมที่ดี คือ รากฐานสำคัญของการพัฒนาเมืองในมิติอื่นๆ ต่อไป



จุดเด่นของ Smart City ในแต่ละประเทศ



ที่มา : Centre of Regional Science, Vienna UT (2007) และ Simon, Frans, Daan, et al. (2019)

สำหรับเมืองที่ตัดสินใจพัฒนา Smart City จะมีทางเลือกในการลงทุนหลายรูปแบบ คือ รัฐบาลหรือเอกชนเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด หรือรัฐบาลและเอกชนร่วมกันลงทุน (Public-Private Partnership: PPP) ซึ่งรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับบริบทเศรษฐกิจของเมืองนั้นๆ โดยต้องชั่งน้ำหนักระหว่างประสิทธิภาพที่อาจมองได้ในหลายมิติ เช่น คุณภาพ ต้นทุน หรือระยะเวลาในการดำเนินการ เป็นต้น และแรงจูงใจในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นสินค้าสาธารณะ² (Public Goods) ซึ่งต้องอาศัยเงินทุนสูงและได้รับผลตอบแทนต่ำ ทำให้การพัฒนาเมืองในหลายประเทศเลือกลงทุนแบบ PPP ที่รัฐบาลลงทุนเป็นส่วนใหญ่ (Traditional PPP)

²สินค้าสาธารณะ คือ สินค้าและบริการที่สามารถใช้ร่วมกันได้ และรัฐพึงจัดหาให้แก่ประชาชน โดยสินค้าและบริการบางประเภทรัฐอาจคิดค่าใช้จ่ายบริการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และระบบขนส่งมวลชน เป็นต้น

แม้เมืองจะเลือกรูปแบบการลงทุนที่ต่างกัน แต่ประสบการณ์ต่างประเทศชี้ให้เห็นว่า ผลลัพธ์ที่ได้ดูมีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ การพัฒนาเมืองด้วย Smart City จะทำให้เกิดการเติบโตที่ยั่งยืน (Sustainability) ผ่านผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคม (Dynamic Impact) ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ผลดีต่อเศรษฐกิจในระยะสั้น (Short-term Impact) 2) ผลดีต่อเศรษฐกิจโดยเฉพาะการลงทุนในระยะยาว (Long-term Impact) และ 3) ผลดีต่อสังคม (Social Impact)

หากดูประสบการณ์จากต่างประเทศ อย่างเมืองพอร์ตแลนด์ ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นเมืองที่ได้รับการยอมรับให้เป็นต้นแบบของการพัฒนาเมืองด้วย Smart City โดยมีการลงทุนแบบ Traditional PPP และเริ่มพัฒนาจากด้าน Mobility ในระบบรางเป็นด้านแรกเหมือนอีกหลายๆ เมือง ซึ่งหลังจากลงทุนแล้ว เศรษฐกิจของเมืองพอร์ตแลนด์เติบโตเพิ่มขึ้นถึง 1.7 เท่าของเงินลงทุน และยังมีความต้องการจ้างงานใหม่เพิ่มขึ้นประมาณ 2 หมื่นคนในทันที โดยที่ 1 ใน 3 ของแรงงานกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณรอบสถานีขนส่ง นอกจากนี้การลงทุนดังกล่าวยังส่งผลในระยะยาว ซึ่งทำให้ความต้องการแรงงานปรับเพิ่มขึ้นอีกกว่า 3 หมื่นคน ยิ่งไปกว่านั้นยังมีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในเมืองให้ดีขึ้น เพราะการพัฒนาาระบบรางช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในเมืองพอร์ตแลนด์



วอนแก่น : เมืองต้นแบบ Smart City ของไทย



Smart City ที่วอนแก่นน่าสนใจอย่างไร ?

สำหรับในไทยเอง กระแสการพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City เป็นที่นิยมมากขึ้นในหลายหัวเมืองใหญ่ เช่น วอนแก่น เชียงใหม่ สงขลา ภูเก็ต เป็นต้น แต่วอนแก่นนับเป็นเมืองแรกที่ลุกขึ้นมาเริ่มพัฒนาเมืองอย่างจริงจัง และมีรูปแบบที่แตกต่างจากเมืองอื่น ตรงที่ผลักดันการพัฒนาเมืองโดยไม่คิดจะไปเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบที่มีอยู่เดิม เพราะเข้าใจว่าต้องอาศัยเวลานานและเป็นไปได้ค่อนข้างยาก ภาคเอกชนในจังหวัดจึงเข้ามาจับบทบาทในการพัฒนาท้องถิ่นของตนเองมากขึ้น ตั้งแต่การริเริ่มความคิด การผลักดัน ตลอดจนการลงทุนเป็นส่วนใหญ่ (Unconventional PPP) โดยมีรัฐบาลท้องถิ่นให้การสนับสนุน (Facilitator) เนื่องจากเห็นว่าไม่สามารถปล่อยเมืองให้มีทิศทางที่เติบโตอย่างไม่ชัดเจนได้ และประสบการณ์ในอดีตที่กระบวนการภาครัฐมักมีความซับซ้อน และเป็นระบบราชการแบบรวมศูนย์ ก็มีสวนผลักดันให้ภาคเอกชนท้องถิ่นหันมาลงทุนเองโดยไม่รบกวนงบประมาณจากรัฐบาลกลาง

“ **ผลักดันการพัฒนาเมือง ภายใต้กฎระเบียบที่มีอยู่เดิม** ”

การที่ภาคเอกชนและรัฐบาลท้องถิ่นได้ร่วมมือกันจนเกิดเป็น Ecosystem ที่ดีนั้น จะนำมาสู่ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพ และเกิดการพัฒนาที่ตรงตามความต้องการของท้องถิ่น ซึ่งเป็นที่มาของการพัฒนาเมืองที่กำลังได้รับความสนใจในปัจจุบันอย่าง “วอนแก่นโมเดล”

“ **ภาคเอกชนเข้ามาจับบทบาทสำคัญในการพัฒนาท้องถิ่น โดยมีรัฐบาลท้องถิ่นให้การสนับสนุน** ”

วอนแก่นมีแผนพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City ที่ครอบคลุมในทุกมิติ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้าน Mobility เป็นอันดับต้นๆ เช่นเดียวกับเมืองอื่นๆ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของจังหวัดที่เน้นการเป็นศูนย์กลางใน 3 ด้านหลัก คือ การเป็นเมืองราง การเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ (Medical Hub) และการเป็นศูนย์กลางทางการประชุมและสัมมนา (MICE City) ซึ่งการพัฒนาด้าน Mobility ของวอนแก่นจะเป็นการลงทุนในระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit system : LRT) โดยมีแผนการลงทุนในระยะแรก (เส้นทางเหนือ-ใต้ บนถนนมิตรภาพ) เป็นระยะทาง 26 กิโลเมตร จำนวน



20 สถานี ภายใต้วงเงินลงทุน 2.2 หมื่นล้านบาท และยังเลือกลงทุนควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟฟ้า (Transit-Oriented Development : TOD) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ทั้งที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน และการใช้ประโยชน์ประเภทอื่น ซึ่งถือได้ว่าเป็นอีกหนึ่งจุดเด่นของขอนแก่น เพราะเชื่อกันว่า หากพัฒนาระบบรางควบคู่ไปกับ TOD จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจมากขึ้น แคมยังสามารถนำรายได้จากการพัฒนา TOD มาสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า LRT ซึ่งทำให้คิดค่าโดยสารได้ถูกลง (Cross Subsidy) อีกด้วย

นอกจากนี้ **ขอนแก่นยังมีแผนจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐานจังหวัด (Provincial Infrastructure Fund: PIF)** เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในโครงการฯ ด้วยการถือครองหุ้น และยังเป็นช่องทางในการระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนใช้เป็นเครื่องมือทางการเงินสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ต่อไป

ชาวขอนแก่นจะได้อะไร ?

การลงทุนในรถไฟฟ้ารางเบาของขอนแก่นภายใต้แผนพัฒนา Smart City ในครั้งนี้ถือได้ว่าเป็นจุดตั้งต้นที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะทำให้เมืองเติบโตอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยกระตุ้นการลงทุน ซึ่งท้ายที่สุดแล้วจะนำไปสู่การเติบโตที่ยั่งยืนในระยะยาวเช่นเดียวกับเมืองอื่นๆ ในต่างประเทศที่สร้างผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

ผลดีต่อเศรษฐกิจในระยะสั้น (Short-term Impact)

ตั้งแต่มีการประกาศพัฒนา Smart City เข้ามาในขอนแก่น ทำให้ย่านเมืองเก่าอย่างถนนศรีจันทร์กลับมามีชีวิตชีวากครั้งและคนในพื้นที่เองก็มักนึกคิดถึงดีขึ้นมา ส่งผลให้เมืองมีความน่าสนใจและมุมมองของภาคธุรกิจ (Sentiment) เองก็ปรับตัวขึ้น จนเริ่มเห็นสัญญาณของการลงทุนใหม่ในพื้นที่มากขึ้น เช่น การลงทุนซื้อที่ดินบริเวณถนนมิตรภาพเพื่อเตรียมสร้างที่พักอาศัยและห้างสรรพสินค้า เป็นต้น สำหรับการลงทุนในโครงการ LRT คาดว่าจะทำให้การจ้างงานใหม่ปรับเพิ่มขึ้นประมาณ 17%³ ทั้งนี้ โดยเฉพาะการจ้างงานในภาคบริการที่มีความเชื่อมโยงกับการขนส่งสูงจะเป็นภาคที่ได้รับประโยชน์มากที่สุด ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเหล่านี้จะทำให้เศรษฐกิจขอนแก่นเติบโตมากขึ้นถึง 1.5 เท่าของเงินลงทุน³ ตลอดโครงการ

ผลดีต่อเศรษฐกิจในระยะยาว (Long-term Impact)

เมื่อเมืองขยายตัวและเศรษฐกิจปรับตัวขึ้นก็จะยิ่งดึงดูดการลงทุนใหม่ๆ ผนวกกับนโยบายของจังหวัดที่มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางด้านเมืองราง ด้านการแพทย์ และด้านการประชุมฯ ทำให้ผู้ประกอบการเล็งเห็นโอกาสในการเข้ามาทำธุรกิจหรือขยายตลาดให้กว้างขึ้น (Capital Mobility) และจะมีความต้องการแรงงานที่มากขึ้น จนเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเข้ามาในขอนแก่น

³ผลการคำนวณจากตารางบัญชีเมตริกซ์สังคม (Social Accounting Matrices : SAM)

(Labor Mobility) ซึ่งการเพิ่มผู้เล่นในตลาดจะช่วยเพิ่มการแข่งขันระหว่างภาคธุรกิจและผลักดันให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ (Innovation Creation) ที่ช่วยลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ระบบขนส่งที่สะดวกสบายและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คึกคักจะยิ่งทำให้เมืองเป็นที่สนใจและเป็นหนึ่งในทางเลือกของนักท่องเที่ยว ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ จะช่วยเพิ่มรายได้หรือความมั่งคั่ง (Wealth) ให้กับเมือง ตลอดจนส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นในระยะยาว

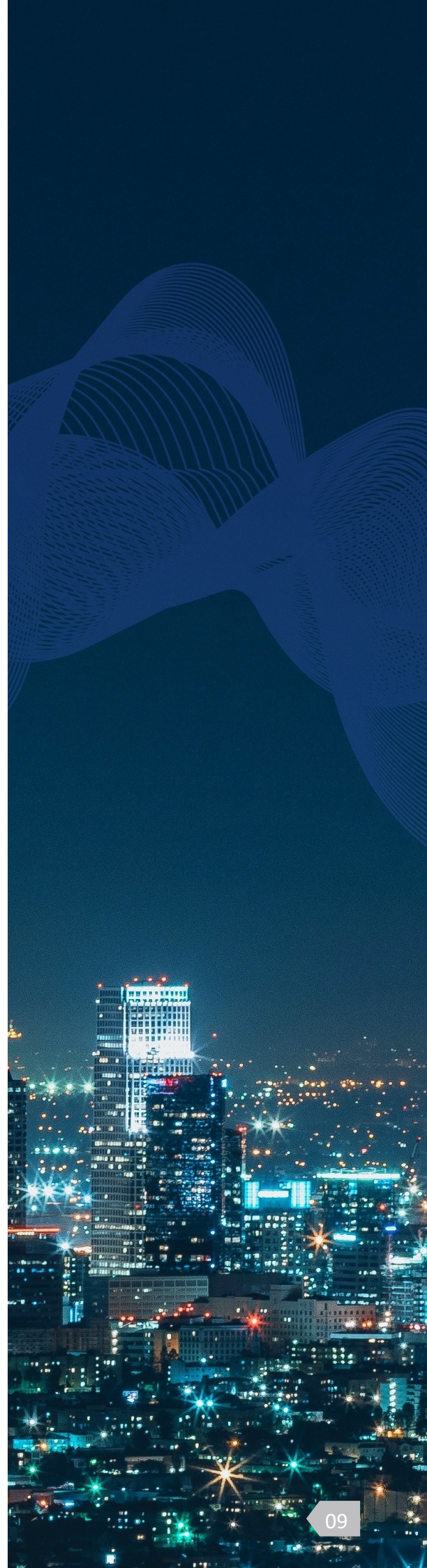
หากลองมองในอีกมุม จะเห็นว่าการลงทุนในระบบขนส่งยังมีส่วนช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับที่ดินและเพิ่มตัวเลือกในการเดินทาง ทำให้ประชาชนสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ เนื่องจากสามารถนำรายได้จากการพัฒนา TOD มาสนับสนุนค่าโดยสาร ซึ่งคาดว่าอัตราค่าโดยสารจะเริ่มต้นที่ 10 บาท⁴ นอกจากนี้ ยังช่วยเพิ่มโอกาสในการออมเงินและเพิ่มความมั่งคั่งได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งจะช่วยลดภาระหนี้ของครัวเรือน (Household Debt) โดยรายได้ที่สูงขึ้นย่อมเป็นผลดีต่อการจัดเก็บภาษีของรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลท้องถิ่น ทำให้รัฐบาลสามารถนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นไปจัดสรรสวัสดิการสังคมและสนับสนุนการลงทุนพัฒนาเมืองในมิติอื่นๆ

ผลดีต่อสังคม (Social Impact)

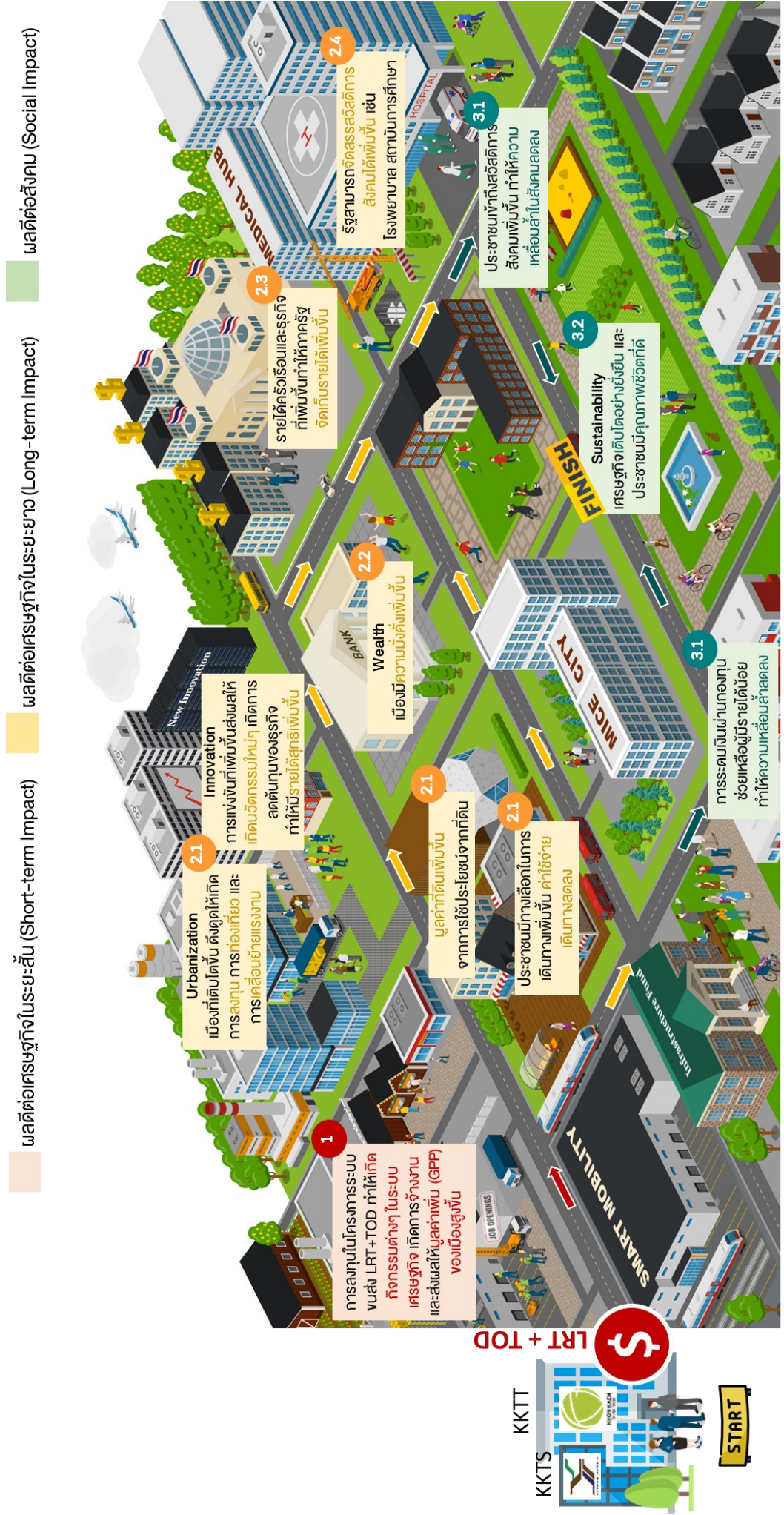
การพัฒนา LRT จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวขอนแก่น เพราะประชาชนสามารถที่จะเข้าถึงบริการสาธารณะต่างๆ ได้สะดวกสบายมากขึ้น เช่น การเดินทางไปรับบริการทางการแพทย์ ซึ่งอาจช่วยตอบโจทย์การเข้าสู่สังคมสูงวัยได้เป็นอย่างดี ขณะเดียวกันการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนยังช่วยให้เมืองมีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่มากขึ้นจากการจราจรที่ติดขัดน้อยลงและอากาศที่บริสุทธิ์ขึ้น โดยคาดว่า LRT จะทำให้มีปริมาณรถยนต์บนถนนมีอัตราการลดลงประมาณ 10%⁴ ยิ่งไปกว่านั้น การลงทุนของภาคเอกชนยังมีการจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐานจังหวัด (PIF) ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของโครงการ ซึ่งจะช่วยลดความเหลื่อมล้ำในสังคมและทำให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาวได้

การลงทุนด้าน Mobility นอกจากจะสร้างผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคม 3 ประการอย่างที่กล่าวไปแล้ว หากเมืองอื่นๆ เลือกที่จะพัฒนาด้วยการลงทุนในรูปแบบเดียวกับขอนแก่นที่มีภาคเอกชนเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญ จะส่งผลดีต่อภาคการคลังเช่นกัน เพราะรัฐบาลกลางสามารถประหยัดงบประมาณในส่วนนี้ และรัฐบาลท้องถิ่นเองจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากโครงการซึ่งสามารถนำไปจัดสรรสำหรับการลงทุนในโครงการสาธารณะอื่นๆ ได้ต่อไป

⁴รายงานทบทวนการศึกษาโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น เส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ)



ผลต่อเศรษฐกิจและสังคมจากการลงทุนใน LRT



LRT + TOD



KKTT

KKTS

START

ความสำเร็จที่ออกแบบได้ : ส่วนผสมที่ลงตัวของขอนแก่น

กว่าขอนแก่นจะก้าวข้ามข้อจำกัดไปสู่การเป็น Smart City ได้ ต้องอาศัยปัจจัยสนับสนุนหลายอย่าง งานศึกษานี้ได้ถอดบทเรียนจากการพัฒนาเมืองของขอนแก่นที่ได้ผ่านปัญหาและความท้าทายต่างๆ โดยพบว่า มีปัจจัยแห่งความสำเร็จหลัก 5 ประการ ที่เป็นแรงผลักดันให้ขอนแก่นมาถึงจุดนี้

5 ปัจจัยแห่งความสำเร็จ...

กลุ่มผู้นำภาคเอกชนท้องถิ่น (Leadership) :

แม้ว่าความคิดการพัฒนาเมืองขอนแก่นจะถูกพูดถึงตั้งแต่เมื่อ 20 ปีก่อน โดยถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่น แต่ยังไม่สามารถเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม จนเมื่อไม่นานมานี้ แนวคิดได้ถูกผลักดันให้เกิดขึ้นจริงจากความร่วมมือของผู้นำท้องถิ่นที่สำนึกรักบ้านเกิด ได้แก่ 24 องค์กรจีน 5 เทศบาลท้องถิ่น 8 องค์กรเศรษฐกิจ และ 20 บริษัทเอกชน ซึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่แสวงหากำไรและไม่มิตินโยบายการเมืองที่เล็งเห็นแล้วว่า ไม่สามารถปล่อยให้เมืองเติบโตแบบไร้ทิศทางและรอการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐได้ ภาคเอกชนขอนแก่นจำนวน 20 บริษัท จึงจัดตั้ง “บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด (KKTT)” เมื่อปี 2556 ด้วยการระดมเงินทุนส่วนตัว 200 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินตั้งต้นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาให้ KKTT เป็นศูนย์รวม (One-Stop Service) แนวคิดและผลักดันการพัฒนาเมืองขอนแก่น

“ แนวความคิดได้ถูกผลักดันให้เกิดขึ้นจริงจากการรวมกลุ่มผู้นำท้องถิ่น ซึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่แสวงหากำไร และไม่มีนโยบายการเมือง ”

การเพิ่มบทบาทของท้องถิ่น (Decentralization) :

นอกจาก KKTT แล้ว รัฐบาลท้องถิ่นคือ เทศบาล 5 แห่ง ในขอนแก่นเอง ก็ได้รับอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทยให้สามารถร่วมกันจัดตั้ง “บริษัท ขอนแก่นทรานซิทซิสเต็ม จำกัด (KKTTS)” ได้ เมื่อปี 2560 ภายใต้ พ.ร.บ. เทศบาล พ.ศ. 2496 ในรูปแบบวิสาหกิจของรัฐ โดย KKTTS อาศัยเงินทุนจากภาคเอกชนในการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท จำนวน 5 ล้านบาท เพื่อรักษาความเป็นเจ้าของของท้องถิ่น ช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า LRT และเป็นอิสระในการดำเนินโครงการ ซึ่งคล้ายกับการจัดตั้ง บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ที่อยู่ภายใต้กรุงเทพมหานคร โดยว่าจ้างบริษัทเอกชนให้ก่อสร้างและเดินรถเท่านั้น นอกจากนี้ KKTTS ยังมีบทบาทในการช่วยสนับสนุนโครงการอื่นๆ ของการพัฒนาเมืองด้วยเช่นกัน ทั้งหมดนี้ ทำให้รัฐบาลและภาคเอกชนท้องถิ่นทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดมากขึ้น



5 Key success factors



กลุ่มผู้นำท้องถิ่น (Leadership) :
มีเป้าหมายร่วมกันในการพัฒนา แต่ไม่แสวงหากำไร



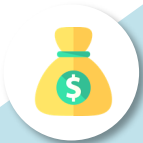
การเพิ่มบทบาทท้องถิ่น (Decentralization) :
รักษาความเป็นท้องถิ่น ผ่านการบริหารจัดการโครงการ LRT ด้วยตนเอง



กระบวนการคิด (Mindset) :
เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาระดมความคิด



กระบวนการภาครัฐ (Government Procedure) :
ให้การสนับสนุนโครงการต่างๆ ตามความเหมาะสม



การระดมทุน (Financing) :
ให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของ ผ่านการระดมทุนสาธารณะ (Crowdfunding)

กระบวนการคิดและการเปิดใจรับฟัง (Mindset) :

ขอนแก่นเองก็เผชิญกับอุปสรรคและความท้าทายหลายรูปแบบคล้ายกับเมืองอื่น แต่สามารถก้าวข้ามข้อจำกัดเหล่านี้ได้ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการที่ภาคส่วนต่างๆ มี Mindset ที่พร้อมจะปรับเปลี่ยนและเห็นเป้าหมายร่วมกันทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ โดย**กลุ่มผู้นำภาคเอกชน**ได้พยายามหาวิธีพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่ หลังจากมีประสบการณ์ที่กระบวนการภาครัฐมักมีความล่าช้า จนเกิดการคิดนอกกรอบและได้ทางออกใหม่คือ การหันมาพัฒนาท้องถิ่นด้วยตนเอง โดยไม่รอการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐ นอกจากนี้ ใน**กลุ่มรัฐบาลท้องถิ่น**เองก็มี Mindset ที่ไม่ยึดติดกับกระบวนการทำงานแบบเดิมๆ พร้อมทั้งยังเปิดใจรับฟังความต้องการของภาคเอกชนและประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นแรงผลักดันสำคัญให้การพัฒนาเมืองประสบความสำเร็จ

ยิ่งไปกว่านั้น หลังจากที่รัฐบาลท้องถิ่นและกลุ่มผู้นำภาคเอกชนของขอนแก่นมีความเป็นปึกแผ่นกันแล้ว การพัฒนาเมืองจึงมีบรรยากาศที่ดีขึ้น ประกอบกับผู้นำทั้ง 2 กลุ่มเองก็พยายามชี้ให้**ประชาชน**เห็นถึงประโยชน์ของการพัฒนาเมืองด้วย ตัวอย่างที่เห็นชัดคือ การทดลองใช้ Smart Bus

“ **กลุ่มพัฒนาเมืองขอนแก่น
เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
เข้ามาระดมความคิดเห็น
โดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง** ”

เป็นโครงการนำร่องเพื่อแก้ปัญหาการใช้รถสาธารณะที่ต้องรอนานและไม่มีตารางเวลาที่ชัดเจนโดยการติดตั้ง GPS ซึ่งทำให้สามารถเช็คตำแหน่งรถและวางแผนการเดินทางได้ง่ายขึ้น หลังจากนั้น เมื่อจะทำโครงการ LRT กลุ่มพัฒนาเมืองจึงเปิดโอกาสให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาระดมความคิดเห็นและเปิดใจรับฟังอย่างจริงจังร่วมกัน โดยเริ่มจากการพูดคุยกับกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุด ซึ่งก็คือ กลุ่มคนขับรถสองแถวที่เคยเป็นระบบขนส่งหลักในเมือง โดยให้มาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการด้วยการวิ่งรถมายังจุดเชื่อมต่อในแต่ละสถานี เพื่อให้มีรายได้ใกล้เคียงเดิมแม้วิ่งในระยะทางที่สั้นลง ก่อนจะขยายวงไปยังภาคส่วนอื่น เช่น กลุ่ม NGO สถาบันการศึกษา และภาคประชาชน เพื่อหาแนวทางการพัฒนาเมืองที่ทุกฝ่ายเห็นพ้องต้องกัน

กระบวนการภาครัฐ (Government Procedure) :

ขอนแก่นโมเดลเป็นการพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่ที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นในไทยมาก่อน ทำให้ภาครัฐและภาคเอกชนต้องใช้เวลาในการเรียนรู้และทำความเข้าใจไปพร้อมกัน ซึ่งในช่วงเริ่มต้นของการผลักดันโครงการขอนแก่นเองก็ต้องปลดล็อกกระบวนการภาครัฐในหลายประเด็น ตั้งแต่ 1) การจัดตั้งบริษัท KKTS ที่ต้องได้รับการอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทย 2) การได้รับความชัดเจนในการให้ท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินโครงการ จากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ 3) การได้รับพื้นที่เกาะกลางมิตรภาพเพื่อใช้ดำเนินโครงการ LRT จากกระทรวงคมนาคม และพื้นที่เพื่อพัฒนา TOD จากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อย่างไรก็ตาม TOD อาจยังมีข้อจำกัดด้านกฎหมายอยู่บ้างโดยเฉพาะ พ.ร.บ.เวนคืนที่ดิน ที่ยังไม่ได้ระบุถึงการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวอย่างชัดเจน ซึ่งอาจทำให้ผลลัพธ์จากการพัฒนา Smart City ไม่เป็นไปตามที่หวังไว้ นอกจากนี้ เพื่อให้นโยบายมีความต่อเนื่อง ขอนแก่นยังได้จัดตั้งคณะกรรมการพิเศษเพื่อพัฒนาจังหวัด โดยให้มีประธานร่วมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน คือผู้ว่าราชการจังหวัดและตัวแทนจากภาคเอกชน อีกทั้งยัง

พัฒนาโครงการ LRT ให้สอดคล้องกับนโยบายรถไฟฟ้าความเร็วสูงของรัฐบาลอีกด้วย แต่ท้ายที่สุดแล้ว หากขอนแก่นสามารถจัดการกับความท้าทายเหล่านี้ได้ทั้งหมด ก็จะเป็นบทเรียนที่ดีให้กับเมืองอื่นต่อไป เพราะจะทำให้เมืองมี Ecosystem ที่เอื้อต่อการพัฒนาเมือง

การระดมทุน (Financing)

โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่นที่ถูกขับเคลื่อนโดยเงินทุนของภาคเอกชนนั้น ปัจจุบันยังไม่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากรัฐบาลกลาง ทำให้การกู้ยืมเงินจากรธนาคารในประเทศทำได้ค่อนข้างยาก ขอนแก่นจึงหันไปพึ่งพาแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศเพื่อใช้ในการลงทุนสร้าง LRT และตั้งใจว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ขอนแก่นจะเปิดระดมทุนจากคนในท้องถิ่นเป็นลำดับแรก ในรูปแบบการระดมทุนสาธารณะ (Crowdfunding) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยผ่านการมอบสิทธิการถือครองหุ้นจำนวนหนึ่ง หลังจากนั้นจึงจะนำโครงการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในรูปแบบกองทุน PIF ซึ่งจะยิ่งช่วยเพิ่มมูลค่าเพิ่มของหุ้นและเงินปันผลจากโครงการให้สูงขึ้นต่อไป



แรงจูงใจจากภาครัฐ : พลังผลักดันสู่ความสำเร็จ

สิ่งที่นักลงทุนแสวงหา

ด้วยธรรมชาติของนักลงทุนที่ต้องการแสวงหากำไรสูงสุด ทำให้การตัดสินใจลงทุนมักขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 3 ประการ ได้แก่ 1) โครงการที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Cost Saving) 2) ความเชื่อมั่นของนักลงทุน (Investor's Sentiment) และ 3) ผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Return) ซึ่งถ้าภาคเอกชนอยากเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการมากขึ้น และช่วยแบ่งเบาภาระทางการคลังเหมือนอย่างขอนแก่น การพิจารณาความพร้อมของท้องถิ่นเพียงอย่างเดียวอาจไม่พอ ภาครัฐจำเป็นต้องวางบทบาทของตนเองให้เหมาะสม โดยให้การสนับสนุนด้านต่างๆ ตามความจำเป็นหรือมีมาตรการสร้างแรงจูงใจที่ดึงดูดให้ภาคเอกชนมาลงทุน (Incentive) ทั้งแรงจูงใจที่เป็นตัวเงิน (Monetary Incentive) และไม่เป็นตัวเงิน (Non-Monetary Incentive) ซึ่งจะเป็นการสร้าง Ecosystem ที่เอื้อต่อการลงทุน และทำให้นักลงทุนเกิดความเชื่อมั่นและเล็งเห็นถึงความน่าสนใจของการลงทุนในโครงการ

“ ภาครัฐต้องวางบทบาทให้เหมาะสมโดยสร้างแรงจูงใจ และให้การสนับสนุนตามความจำเป็น ”

แรงจูงใจที่เป็นตัวเงิน

[1] ปัจจุบันภาครัฐได้ให้การสนับสนุนผ่านการสร้างแรงจูงใจที่เป็นตัวเงินจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment : BOI) ในลักษณะของการให้สิทธิประโยชน์หลักทางภาษีสำหรับโครงการที่จะพัฒนาเมืองให้เป็น Smart City เนื่องจากภาครัฐเล็งเห็นว่าโครงการดังกล่าวจะช่วยตอบโจทย์ปัญหาการลงทุนต่ำของไทยได้ อีกทั้งยังช่วยให้เศรษฐกิจไทยเติบโตได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว ภาครัฐจึงได้กำหนดให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีอากรขาเข้า เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยเมืองที่มีแผน

การลงทุนจะต้องได้รับการรับรองจากสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy Promotion Agency : DEPA) ก่อนยื่นขอสิทธิประโยชน์ทางภาษีจาก BOI ซึ่งถ้ามีแผนพัฒนาเมืองไม่ครบ 7 ด้าน⁵ จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพียง 5 ปี แต่หากมีแผนพัฒนาเมืองครบทุกมิติ จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลถึง 8 ปี โดยปัจจุบันเมืองที่มีแผนพัฒนา Smart City จำนวนหนึ่งก็ได้เริ่มเข้าร่วมมาตรการดังกล่าว และคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เมืองอื่นๆ ที่มีแนวคิดในการพัฒนา Smart City ทอยเข้าร่วมมาตรการด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ ภาครัฐยังให้ความช่วยเหลือด้านตัวเงินผ่านการร่วมลงทุน (PPP) สำหรับเมืองที่ภาคเอกชนยังไม่มีความพร้อมด้านเงินทุน รวมทั้งการมีมาตรการจูงใจหรือการให้ความช่วยเหลือเพิ่มเติมจากภาครัฐจะเป็นแรงสนับสนุนสำคัญให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการลงทุนได้มากขึ้น ซึ่งบทเรียนของขอนแก่นแสดงให้เห็นแล้วว่า ภาครัฐยังจำเป็นต้องเร่งสร้างแรงจูงใจเพิ่มเติมในอีก 2 มาตรการหลักที่ไม่ใช่ตัวเงิน คือ

แรงจูงใจที่ไม่เป็นตัวเงิน

1 การมีกฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD) และใช้ได้กับรูปแบบการลงทุนที่หลากหลาย :

[2] เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มียกกฎหมายรองรับการพัฒนาพื้นที่ TOD จึงมีความจำเป็นที่หน่วยงานด้านกฎหมายต้องผลักดันการมีกฎหมายดังกล่าว เพื่อที่จะนำรายได้จากส่วนนี้มาสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า LRT และทำให้สามารถคิดค่าโดยสารได้ถูกลง (Cross Subsidy) เช่น กรณีขอนแก่นที่มีแผนพัฒนารถไฟฟ้า LRT ควบคู่ไปกับ TOD

[] คือ แรงจูงใจหลักตามกรอบแนวคิดแรงจูงใจที่ทำให้เกิด Smart city ในหน้า 16

⁵ ประกอบด้วย 1) ด้านคมนาคมขนส่ง (Mobility) 2) ด้านวิถีชีวิต (Living) 3) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) 4) ด้านประชากร (Citizen) 5) ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) 6) ด้านธรรมาภิบาล (Governance) และ 7) ด้านพลังงาน (Energy)

2 การรับรองสถานะให้รัฐบาลท้องถิ่นโดยรัฐบาลกลาง :

[3] ภาครัฐสามารถเปิดช่องทางให้เมืองที่มีความพร้อมเข้ามาพัฒนาเมืองเองได้ โดยการรับรองสถานะ-โครงการให้กับท้องถิ่นเพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือของโครงการ และยังช่วยลดต้นทุนในการระดมทุน เช่น การที่รัฐบาลท้องถิ่นในขอนแก่นได้รับสถานะที่ชัดเจนในการดำเนินโครงการ (Decentralize) ทำให้มีช่องทางในการระดมทุนที่เพิ่มขึ้น เช่น หุ้นกู้ พันธบัตร กองทุน เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นการเปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการระดมทุนสาธารณะ (Crowdfunding) ผ่านกองทุน PIF ก่อนที่จะระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์ต่อไป

นอกจากนี้ การสนับสนุนในด้านอื่นๆ จากภาครัฐ อาทิ ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดี (Strong Economic Fundamental) และการช่วยเหลือทางด้านเทคนิค (Technical Assistance) ก็จะช่วยสร้างบรรยากาศในการลงทุนให้ดีขึ้น

แรงจูงใจจากภาครัฐ

แรงจูงใจปัจจุบัน

ให้สิทธิประโยชน์
ลดหย่อนทางภาษี

แรงจูงใจที่สำคัญที่ควรเพิ่มเติม

“ปรับปรุงกฎหมาย”

ให้อื้อต่อการพัฒนาที่ดิน
เชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD)

“รับรองสถานะ”

ให้รัฐบาลท้องถิ่น
โดยรัฐบาลกลาง

จะเป็นอย่างไร หากเมืองอื่นต่างพากันพัฒนา Smart City?

photo : freepix

กระแสการพัฒนา Smart City ไม่ได้จำกัดอยู่แค่ที่ขอนแก่น แต่ยังคงกระจายไปยังเมืองอื่นๆ ซึ่งหากมีการลงทุนรถไฟฟ้าใน 6 เมืองหลัก ตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการ ได้แก่ ขอนแก่น เชียงใหม่ ภูเก็ต สงขลา นครราชสีมา และ พิษณุโลก ภายใต้กรอบวงเงิน 2.1 แสนล้านบาท* นั้น คาดว่าจะทำให้เศรษฐกิจเติบโตขึ้นถึงหลักแสนล้านบาท (ตารางที่ 1) ซึ่งการลงทุนด้านระบบรางไม่เพียงแต่จะช่วยยกระดับการลงทุนของไทยให้กลับมาสูงขึ้นได้ในอนาคต แต่ยังคงช่วยลดการก่อหนี้สาธารณะจากการร่วมลงทุนกับเอกชนและลดหนี้ครัวเรือนจากการเติบโตของเศรษฐกิจได้อีกด้วย

ตารางที่ 1 ผลของ smart city ที่ลงทุนเฉพาะระบบราง

(หน่วย: ล้านบาท)

	วงเงินลงทุน	ผลต่อเศรษฐกิจ	ประหยัดงบประมาณรัฐ
ขอนแก่น	22,102	33,270	22,102
เชียงใหม่	95,321	143,496	38,128
ภูเก็ต	39,406	59,362	15,762
สงขลา	16,100	24,257	6,440
นครราชสีมา	32,600	49,080	13,040
พิษณุโลก	3,206	4,826	1,282
รวม	208,735	314,291	96,754

*ที่มา: มติคณะรัฐมนตรี และผลจากการคำนวณโดยคณะวิจัย

หมายเหตุ: 1) การประหยัดงบประมาณรัฐคำนวณจากสัดส่วนเงินลงทุนโดย รัฐ : เอกชน เป็น 60 : 40

2) ประโยชน์ที่เกิดขึ้นยังไม่รวมผลกระทบจากการพัฒนา TOD ซึ่งคาดว่าจะยังสูงขึ้นหากมีการลงทุนดังกล่าว (เศรษฐกิจขยายตัวถึง 3.7 เท่า ในกรณีพอร์ตแลนด์ที่มีการลงทุนรถไฟฟ้าควบคู่ไปกับ TOD)

3) ผลการคำนวณจากตารางบัญชีเมตริกซ์สังคมนิยม (Social Accounting Matrices : SAM) โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนะ-โอบุทธสาหรรม สำนะ-โอบุรภภภและอุตสาหรรม สำนะ-โอบุรภภภ โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติภายใต้ข้อสมมติ 3 ข้อ (1) sector เดียวกันในแต่ละจังหวัดมีโครงสร้างการผลิตเหมือนกับภาพรวมประเทศ (2) ความสัมพันธ์ระหว่าง sector ขึ้นกับขนาดปัจจัยการผลิตและผลผลิต และ (3) ความสัมพันธ์เชิงพื้นที่แปรผกผันตามระยะทาง

นอกจากนี้ การพัฒนา Smart City ในด้านอื่นๆ ที่จะตามมาหลังจากมีระบบขนส่งที่ดี จะยังเป็นแรงผลักดันให้เมืองสามารถเติบโตอย่างก้าวกระโดดและมีทิศทางที่ชัดเจน ซึ่งหากเมืองอื่นๆ ได้รับสนับสนุนจากภาครัฐในการเติมเต็มสิ่งที่ยังเป็นข้อจำกัดด้วยแรงจูงใจที่เป็นตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน เช่น รัฐบาลกลางให้การรับรองสถานะโครงการแก่รัฐบาลท้องถิ่น และผลักดันกฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาเมือง จะยิ่งช่วยยกระดับการลงทุนของประเทศให้กลับมาเป็นเครื่องยนต์สำคัญของเศรษฐกิจและช่วยให้การเติบโตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว

อีกทั้ง ในระยะข้างหน้า คณะผู้ศึกษาเห็นว่า หากเมืองต่างๆ เหล่านี้ สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล (Digital Infrastructure) เพิ่มเติมจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ก็จะช่วยตอบโจทย์ประเทศที่กำลังมุ่งสู่ยุค 5G ได้ ซึ่งจะทำให้เทคโนโลยี Internet of Thing (IoT) กลายเป็นสิ่งปกติในชีวิตประจำวันของคน และยิ่งช่วยยกระดับการพัฒนาเมืองให้เป็นทั้ง Smart City และ Digital City ต่อไป

คณะผู้เขียนขอขอบคุณคณะผู้บริหารสายนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย สำหรับคำแนะนำ และความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่องานศึกษา

นอกจากนี้ คณะผู้เขียนขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) คุณสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย และคุณกมลพงศ์ สงวนตระกูล ผู้ร่วมก่อตั้งบริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด และคุณสามารถ อังวรารวงศ์ กรรมการบริษัทและกรรมการบริหาร บริษัท ขอนแก่น ทรานซิชันซิสเต็ม (เคเคทีเอส) จำกัด ตลอดจน รศ. ดร. พนภุชฌณ คลังบุญครอง อาจารย์ประจำ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น สำหรับความอนุเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่ทำให้งานศึกษาชิ้นนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

