

# โครงสร้างพื้นฐาน

## เขตเศรษฐกิจพิเศษ

### 1. นิคมอุตสาหกรรม

มาเลเซียมีนิคมอุตสาหกรรมกว่า 600 แห่ง ซึ่งพัฒนาโดยองค์กรของภาครัฐ ภาคเอกชนได้มีส่วนในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเช่นกันแต่ในขอบเขตจำกัด องค์กรของภาครัฐ ได้แก่ บริษัทพัฒนาเศรษฐกิจแห่งรัฐ (State Economic Development Corporations : SEDC) การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระดับภูมิภาค (Regional Economic Development Authority) การท่าเรือ และเทศบาล

SEDC จัดตั้งขึ้นมาในรูปแบบของบริษัทเพื่อให้การลงทุนของรัฐสามารถดำเนินการได้ในเชิงพาณิชย์ ส่วนการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระดับภูมิภาค รัฐบาลอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานสำหรับการลงทุนในระดับภูมิภาค 5 แห่ง ได้แก่ Iskandar Malaysia ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภูมิภาคทางใต้ของรัฐยะโฮร์ เขตเศรษฐกิจพิเศษภูมิภาคทางเหนือ (Northern Corridor Economic Region) เขตเศรษฐกิจพิเศษภูมิภาคทางฝั่งตะวันออก (East Coast Economic Region) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรัฐซาบารุ (Sabah Development Corridor) และเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับพลังงานทดแทนในรัฐซาราวัก (Sarawak Corridor of Renewable Energy) โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจภูมิภาคเหล่านี้เพื่อกระจายการผลิตด้านอุตสาหกรรมออกไปสู่ภูมิภาคและเชื่อมโยงเขตอุตสาหกรรมที่เป็นยุทธศาสตร์ของประเทศไว้ด้วยกัน เนื่องจากเดิมเขตอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในรัฐสลังงอร์และปีนังเป็นส่วนใหญ่

นอกจากนี้ มาเลเซียมีโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกและการเชื่อมต่อที่ยอดเยี่ยม ทำให้เป็นประเทศที่ต้องการสำหรับนักลงทุนท้องถิ่นและนักลงทุนต่างชาติ นอกจากนี้มาเลเซียยังมีนิคมอุตสาหกรรมเฉพาะทางได้รับการพัฒนาในมาเลเซียเพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมเฉพาะ เช่น อุตสาหกรรมขนาดเล็ก อุตสาหกรรมฮาลาล เพอร์นิเจอร์ เทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมที่เน้นเทคโนโลยี และกิจกรรม R&D

### 2. เขตเศรษฐกิจเสรี (Free Zone : FZ)

เขตเศรษฐกิจเสรี เป็นพื้นที่ในมาเลเซียซึ่งกระทรวงการคลังประกาศให้เป็นเขตการค้าพาณิชย์เสรี (Free Commercial Zone : FCZ) หรือเขตอุตสาหกรรมเสรี (Free Industrial Zone : FIZ) โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 3 (1) ของพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจเสรี Free Zone Act 1990 เขตเศรษฐกิจเสรีมีจุดมุ่งหมายที่จะส่งเสริมการซื้อขายสินค้าในเขตเสรีก่อนนำส่งไปที่อื่น (entrepot trade) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมที่ผลิตและประกอบผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกเป็นหลัก

ธุรกิจและอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจเสรีจะเสียภาษีต่ำสุด โดยถือเป็นบริเวณนอกเขตการเก็บภาษีหลักของศุลกากร (Principal Custom Area) ตามมาตรา 2 (1A) ของพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร Customs Act 1967 ยกเว้นสินค้าที่ห้ามการนำเข้าหรือส่งออก ตามมาตรา 31 ของพระราชบัญญัติดังกล่าว สินค้าและบริการทุกรูปแบบ (ยกเว้นสินค้าผิดกฎหมาย และสินค้าที่ขัดกับพระราชบัญญัติ Free Zone Act 1990) สามารถนำเข้า ผลิต ประกอบผลิตภัณฑ์หรือจัดทำในเขตเศรษฐกิจเสรีโดยไม่ต้องเสียภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีการขาย หรือภาษีบริการ อย่างไรก็ตาม กระทรวงการคลังมีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งห้ามสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่งเข้ามาในเขตเสรี สินค้าที่ถูกสั่งห้ามนี้ถ้าเข้ามาในเขตเสรีจะต้องเสียภาษีดังกล่าวข้างต้นเสมือนสินค้านั้นอยู่ในเขตบริเวณการเก็บภาษีหลักของศุลกากร

**Cumulative financial position for Port Klang Free Zone report**

(RM billion)	2001	2008	2017	2036	2051
Land	1.088	1.088	1.088	1.088	1.088
Development	0.869	2.434	2.434	2.434	2.434
Interest to Kuala Dimensi Sdn Bhd (KDSB)			1.425	1.425	1.425
Interest to Ministry of Finance (MOF)				2.506	5.0
<b>Total</b>	<b>1.957</b>	<b>3.522</b>	<b>4.947</b>	<b>7.453</b>	<b>12.453</b>

นอกจากนั้น พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจเสรี ยังให้สิ่งจูงใจทางการเงินในรูปแบบของสิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุนประเภท Pioneer Status โดยการยกเว้นการเสียภาษีศุลกากรสินค้าขาเข้าและสินค้าส่งออก รวมทั้งภาษีรายได้นิติบุคคล เป็นระยะเวลา 5-10 ปี นั่นคือได้รับการยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคลในอัตรา 35% และภาษีเพื่อการพัฒนา 5% และหลังจากอายุของสิทธิประโยชน์สิ้นสุดลงแล้ว การลงทุนที่ได้รับอนุมัติสิทธิพิเศษมีสิทธิได้รับสิทธิ

ประโยชน์ในด้าน Investment Tax Credits (ITC) ซึ่งเป็นการยืดเวลาการยกเว้นการเสียภาษีออกไปได้อีก 5-10 ปี อนึ่ง การขาดทุนในระหว่างได้รับสิทธิประโยชน์ สามารถใช้เป็นเหตุผลในการยืดเวลาการยกเว้นการเสียภาษีด้วย

### 3. เขตการพาณิชย์เสรี (Free Commercial Zones : FCZ)

เขตการพาณิชย์เสรีเป็นเขตที่ประกอบธุรกิจพาณิชย์กรรม ประกอบด้วย การค้าขาย (ยกเว้นการค้าปลีก) การจัดแบ่งเป็นหีบห่อย่อย (break bulk) การคัดแยกประเภท (grading) การจัดทำหีบห่อใหม่ (repacking) การติดฉลากใหม่ (relabeling) การขนถ่ายสินค้า (transshipment) และสินค้าผ่านแดน (transit) ปัจจุบันมาเลเซียมีเขตการพาณิชย์เสรี 22 แห่งทั่วประเทศตั้งอยู่ในบริเวณด้านเหนือ ด้านใต้ และด้านตะวันตกของท่าเรือ Port Klang เขตการพาณิชย์เสรี Port Klang (Port Klang Free Zone) ศูนย์โลจิสติกส์ Pulau Indah (Pulau Indah MILS Logistic Hub) บัตเตอร์เวิร์ธ, Bayan Lepas, KLIA, Rantau Panjang, Pengalan Kubor, Stulang Laut, ท่าเรือยะโฮร์, ท่าเรือ Tanjung Pelepas และท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ป็นัง ก็เป็นเขตการพาณิชย์เสรีที่เพิ่งประกาศอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564

### 4. เขตอุตสาหกรรมเสรี (Free Industrial Zones : FIZ)

การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมเสรีเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ทางเศรษฐกิจของมาเลเซียที่จะปรับเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก โดยในเขตอุตสาหกรรมเสรี (FIZ) อุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าส่งออก ได้รับการยกเว้นภาษีการนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบต่างๆ เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้โดยตรงในกระบวนการผลิต รวมทั้งการตรวจสอบภาษีอย่างเป็นทางการน้อยที่สุด ในการส่งออกสินค้าที่ผลิตได้ ปัจจุบันมาเลเซียมีเขตอุตสาหกรรมเสรี 22 แห่ง ได้แก่ Pasir Kudang, Tanjung Pelepas, Batu Berendam I, Batu Berendam II, Tanjung Kling, Telok Panglima Garang, Pulau Indah (PKFZ), Sungai Way I, Sungai Way II, Ulu Kelang, Jelapang II, Kinta, Bayan Lepas I, II, III, IV, Seberang Perai และ Sama Jaya โดยบริษัทที่มีสิทธิ์เข้ามาตั้งในเขตอุตสาหกรรมเสรีต้องมีคุณสมบัติดังนี้

- สินค้าที่ผลิตทั้งหมดหรืออย่างน้อย 80% ของทั้งหมด จะต้องผลิตเพื่อการส่งออก
- วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนประกอบส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้า อย่างไรก็ตาม รัฐบาลสนับสนุนให้บริษัทในเขตอุตสาหกรรมเสรีหันมาใช้วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนประกอบในประเทศมากขึ้น

### 5. เขตระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)

#### (1) Northern Corridor Economic Region (Koridor Utara)

เขตเศรษฐกิจนี้มุ่งเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและยกระดับรายได้ของประชากรในเขตตอนเหนือของภูมิภาคมาเลเซีย โดยมีวัตถุประสงค์ของการเป็นภูมิภาคทางเศรษฐกิจระดับโลกภายในปี 2568

ภูมิภาคตอนเหนือของมาเลเซีย ประกอบด้วย รัฐเปรัก เคดาดะห์ พูลัวปีนัง (Pulau Pinang) และเปรักตอนเหนือ (ได้แก่ district of Hulu Perak, Kerian, Kuala Kangsar และ Larut Matang-Selama) ครอบคลุมพื้นที่

32,404 ตารางกิโลเมตร เขตเศรษฐกิจดังกล่าวใช้แรงผลักดันความสำเร็จทางเศรษฐกิจที่มีอยู่ของภูมิภาคในอุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์ ท่องเที่ยว เกษตรกรรม และจากการที่มีตั้งทางยุทธศาสตร์ติดกับชายแดนไทยและช่องแคบมะละกา

## (2) East Coast Economic Region (ECER)

เขตเศรษฐกิจ ECER ประกอบด้วย รัฐกลันตัน ตรังกานุ และปาหัง และเขตเมอร์ซิงไนเยอร์ ครอบคลุมพื้นที่ 66,000 ตารางกิโลเมตร โดย CER ครอบคลุมมากกว่าครึ่งหนึ่ง (51%) ของคาบสมุทรมาเลเซีย ประชากรในเขตเศรษฐกิจ ECER มีราว 3.9 ล้านคน คิดเป็น 14.5% ของประชากรมาเลเซียทั้งหมด ภูมิภาค ECER อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ โดยเฉพาะน้ำมันและแก๊ส และมีทรัพยากรท่องเที่ยวหลากหลาย (เช่น ป่าไม้เก่าแก่ ชายฝั่งสวยงาม เกาะปะการัง ทะเลสาบ) ค่าครองชีพต่ำเมื่อเทียบกับคาบสมุทรมาเลเซียที่เหลือ

แผนแม่บท ECER (2561-2568) เน้นย้ำถึงกลยุทธ์การลงทุนเพื่อการเติบโตอย่างก้าวกระโดด มีเป้าหมายเพื่อใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ในฐานะประตูสู่อาเซียนและเอเชียแปซิฟิกต่อไป โดยจะมุ่งเน้นการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม 4.0

## (3) Sarawak Corridor of Renewable Energy (SCORE)

SCORE เป็นข้อริเริ่มเพื่อพัฒนาภูมิภาคตอนกลางของมาเลเซียและปรับเปลี่ยนรัฐซาราวักให้เป็นรัฐที่พัฒนาภายในปี 2563 โดยมีจุดมุ่งหมายในการเร่งรัดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนา ปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชากรในรัฐซาราวัก เศรษฐกิจหลักของเขตเศรษฐกิจนี้คือทรัพยากรด้านพลังงาน โดยเฉพาะไฟฟ้าพลังน้ำ (28,000 เมกกะวัตต์) ถ่านหิน (1.46 พันล้านตัน) ก๊าซธรรมชาติ (40.9 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต) เขตที่ได้รับเลือกสำหรับเป็นจุดการเติบโตใหม่เพื่อส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ Tanjung Manis (เมืองท่าอุตสาหกรรมและศูนย์กลางฮาลาล), Mukah (Smart City), Samalaju (ศูนย์กลางอุตสาหกรรมหนัก) Baram และ Tunoh (ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากร)

## (4) Sabah Development Corridor (SDC)

SDC ครอบคลุมทั้งรัฐซาบฮ์ซึ่งมีโกดาคินาบารูเป็นเสาหลักของการเติบโต และได้กำหนดพื้นที่พัฒนาทางยุทธศาสตร์ 6 แห่ง ประกอบด้วย Bio-Triangle, Agro Marine Belt, Interior Food Valley, Kanabalu Gold Coast Enclave, Brunei Bay Integrated Development Area และ Oil and Gas Clusters ซาบฮ์มีพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ ทรัพยากรทางทะเล และป่าไม้ จึงมีศักยภาพในการประกอบอุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากร เช่น ป่าไม้ อุตสาหกรรมที่ใช้ไม้ อุตสาหกรรมอาหาร เกษตรอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพ รวมทั้งมีทรัพยากรน้ำมันและแก๊ส ตลอดจนอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่เป็นโอกาสสำหรับการลงทุน

## (5) Iskandar Malaysia

เขตเศรษฐกิจนี้ตั้งอยู่รัฐยะโฮร์ เป็นประตูทางใต้ของคาบสมุทรมาเลเซียและวางเป้าที่จะเป็นเขตพัฒนา มากที่สุดของคาบสมุทรมาเลเซียตอนใต้โดยเป็นทั้งแหล่งพำนักอาศัย บ้านเชิง สิ่งแวดล้อม และธุรกิจ นักลงทุนต่างชาติและบริษัทใหญ่ๆ เข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจนี้มาก เขตเศรษฐกิจ Iskandar มีท่าเรือหลัก ได้แก่ Pasir Gudang Port, Port of Tanjung Pelepas และ Tanjung Langsat Port โดยการเข้าสู่เขตเศรษฐกิจนี้สามารถไปได้ทั้งทางอากาศ ทางถนน ทางรถไฟ และทางทะเล

เขต/ภูมิภาค	เขตพื้นที่ที่ครอบคลุม	สาขาเศรษฐกิจที่สำคัญ	ระยะเวลา	หน่วยงานด้านบริหาร
1. Northern Corridor Economic Region (NCER)	รัฐปะลิส เคดาห์ ปีนัง และตอนเหนือของรัฐเปรัก	<ul style="list-style-type: none"> <li>เกษตรกรรม</li> <li>อุตสาหกรรม</li> <li>ท่องเที่ยว</li> <li>โลจิสติกส์</li> <li>การศึกษา</li> </ul>	2550 - 2568 (2007-2025)	Northern Corridor Implementation Authority (NCIA)
2. East Coast Economic Region (ECER)	รัฐกลันตัน ตรังกานู ปาหัง เขตเมอร์ซิงไนยะฮอร์	<ul style="list-style-type: none"> <li>ท่องเที่ยว</li> <li>น้ำมัน แก๊ส ปิโตรเคมี</li> <li>อุตสาหกรรม</li> <li>เกษตรกรรม</li> <li>การศึกษา</li> </ul>	2561 - 2568 (2018 -2025)	East Coast Economic Region Development Council (ECERDC)
3. Sarawak Corridor of Renewable Energy (SCORE)	รัฐซารักวัก (เน้น เมืองตันจุง มานิส มุกคา ซารามาจู ตูนู และ บารัม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>อูคูมิเนียม</li> <li>กระจก</li> <li>เหล็ก</li> <li>อุตสาหกรรมจากน้ำมัน</li> <li>น้ำมันปาล์ม</li> <li>ประมง &amp; สัตว์น้ำ</li> <li>ปศุสัตว์</li> <li>อุตสาหกรรมไม้</li> <li>วิศวกรรมทางทะเล</li> <li>ท่องเที่ยว</li> </ul>	2551-2573 (2008-2030)	Regional Corridor Development Authority (RECODA)
4. Sabah Development Corridor (SDC)	รัฐซาบาห์	<ul style="list-style-type: none"> <li>ท่องเที่ยว</li> <li>เกษตรกรรม (เช่น น้ำมันปาล์ม)</li> <li>อุตสาหกรรม</li> <li>โลจิสติกส์</li> <li>น้ำมัน แก๊ส พลังงาน</li> <li>การศึกษาขั้นสูง</li> </ul>	2551-2568 (2008-2025)	Sabah Economic Development and Investment Authority (SEDIA)
5. Iskandar Malaysia (IRDA) in Southern Johor	รัฐยะโฮร์ตอนใต้ เช่น เมืองยะโฮร์บาร์ู เตนกาห์ กูไลน์จายา ปาเซอร์ กูดัง และ นูซาจายา	<ul style="list-style-type: none"> <li>เศรษฐกิจสร้างสรรค์</li> <li>การศึกษา</li> <li>ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>การเงิน</li> <li>อาหาร อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป</li> <li>สุขภาพ</li> <li>โลจิสติกส์</li> <li>ปิโตรเคมี</li> </ul>	2549-2568 (2006-2025)	Iskandar Region Development Authority (IRDA)

เขต/ภูมิภาค	เขตพื้นที่ที่ครอบคลุม	สาขาเศรษฐกิจที่สำคัญ	ระยะเวลา	หน่วยงานด้านบริหาร
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Oleo chemical</li> <li>ท่องเที่ยว</li> </ul>		

## 6. คลังสินค้าเพื่อการส่งออก (Licensed Manufacturing Warehouse : LMW)

ในกรณีที่สถานที่ตั้งไม่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมเสรี (FIZ) จะมีการอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าเพื่อการส่งออกที่ได้รับอนุญาต (Licensed Manufacturing Warehouses : LMW) ขึ้น ซึ่งให้บริการในทำนองเดียวกันกับเขตอุตสาหกรรมเสรี โดยคุณสมบัติของบริษัทที่มีสิทธิ์จัดตั้งคลังสินค้าเพื่อการส่งออก คือ

- สินค้าที่ผลิตทั้งหมดหรืออย่างน้อย 80% ของทั้งหมด จะผลิตเพื่อการส่งออก
- วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนประกอบส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้า

### การเสียภาษี

ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมเสรีและคลังสินค้าเพื่อการส่งออกมีสิทธิ์ได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าในอัตราของ CEPT (Common Effective Preferential Tariff) หรือข้อตกลงภาษีพิเศษที่เท่ากันในเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- ผู้ประกอบการจะต้องใช้วัตถุดิบในประเทศในสัดส่วน 40%
- ในกรณีที่ใช้วัตถุดิบในประเทศในสัดส่วนไม่ถึง 40% แต่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีการนำเข้าวัตถุดิบที่

ไม่ได้มีถิ่นกำเนิดภายในประเทศ (non-originating raw material) เพื่อใช้ในกระบวนการผลิตสินค้าสำเร็จรูปได้ทำการแปรสภาพอย่างเพียงพอ (substantial transformation) ตามกระบวนการที่ได้กำหนดไว้

## โทรคมนาคม

ในมาเลเซีย มีจำนวนผู้ให้บริการเครือข่ายไร้สายและเครือข่ายอื่นให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐานการสื่อสารผ่านโทรศัพท์มือถือ โทรศัพท์มือถือ (mobile) และดาวเทียม ในรูปแบบของเสียง วิดีโอ ข้อมูล และการบริการด้านการสื่อสารที่ทันสมัยอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศอย่างครบวงจร โดยปัจจุบัน โทรศัพท์มือถือครอบคลุมการบริการด้านโทรคมนาคมถึง 96% ของพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่ และมีจำนวนสมาชิกมากกว่า 42.19 ล้านคน ระบบ VSAT และบริการดาวเทียม ได้เพิ่มสมรรถนะของบริการเครือข่ายโทรคมนาคมในระบบไร้สายและไร้สายทั้งบนบกและทางทะเล (maritime)

มาเลเซียมีบริษัทให้บริการด้านอินเทอร์เน็ต (Internet Service Providers : ISP) จำนวน 24 บริษัท มีบริษัทใหญ่ 3 บริษัท ได้แก่ TM, Maxis และ Celcom โครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคมนี้ให้บริการทุกประเภททั้งในระบบเสียง ข้อมูล และวิดีโอ โดยเครือข่ายในระบบดิจิทัลที่ทันสมัยเต็มรูปแบบ โดยการขยายความกว้างของแถบคลื่นความถี่ที่ใช้ในการสื่อสาร (bandwidth) ของระบบไร้สายและระบบไฟเบอร์เพื่อเพิ่มความเร็วในการส่ง เสียงและข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ขณะนี้ bandwidth ของบริการขั้นพื้นฐานสำหรับการสื่อสารภายในประเทศ มีมากกว่า 40 GB ส่วนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของ Multimedia Super Corridor : MSC มีถึงระดับ 10 GB

มาเลเซียติดต่อกับโลกภายนอกทางระบบใยแก้วนำแสง (fibre optics) และเครือข่ายดาวเทียม (satellite consortia) ได้แก่ FLAG, SEA-ME-WE, AAG, MCS, APCN, China-US, Measat และ Intelsat นอกจากนี้ ได้มีการนำเอาเทคโนโลยีในระดับกลางและทันสมัยที่สุด อาทิ ADSL, VDSL2+, FTTP, HSPA, WiMAX มาใช้อย่างกว้างขวางทั่วประเทศเพื่อตอบสนองความต้องการความเร็วในการส่งผ่านข้อมูลที่เพิ่มขึ้น ปัจจุบัน มาเลเซียตั้งอัตราค่าบริการที่ได้เปรียบในการแข่งขันในการติดต่อโทรคมนาคมทั้งในท้องถิ่น ภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยให้บริการให้เช่าวงจรรสื่อสาร (leased circuits) การบริการอินเทอร์เน็ตโดยผ่านโทรศัพท์มือถือ (internet dial-up) และคิดค่าบริการระหว่างประเทศที่ต่ำที่สุดในภูมิภาค

## การขนส่งในมาเลเซีย

### 1. การขนส่งทางอากาศ

สนามบินระหว่างประเทศกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur International Airport – KLIA) ที่เมือง Sepang รัฐสลังงอ เป็นสนามบินที่ทันสมัย ปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 40 ล้านคน และส่งสินค้าได้ปีละ 1.2 ล้านตัน และเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2557 รัฐบาลมาเลเซียได้เปิดสนามบินระหว่างประเทศ KLIA2 เพื่อรองรับ สายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งสร้างบนพื้นที่ต่อเนื่องในที่ดินของสนามบินระหว่างประเทศ KLIA

สนามบินระหว่างประเทศอื่นๆ ในมาเลเซีย ได้แก่ Penang International Airport, Melaka International Airport, Langawi International Airport และ Senai International Airport ในคาบสมุทรแหลมมลายู Kota Kinabalu International Airport ในรัฐซาบฮ์ และ Kuching International Airport ในรัฐซาราวัก



MASKargo ( [www.maskargo.com](http://www.maskargo.com)) เป็นหน่วยงานด้านขนส่งสินค้าของบริษัท Malaysian Airline (MAS) ซึ่งรับส่งสินค้าทั้งในเที่ยวบินปกติหรือเหมาเที่ยวบิน และมีบริการจัดการรับส่งสินค้าในภาคพื้นดิน ทำหน้าที่ขนถ่ายสินค้าระหว่างสนามบินและท่าเรือ นอกจากนี้ MASKargo ยังอาศัยที่ว่างในการบรรทุกสินค้าโดยเที่ยวบินของ MAS และบริษัทสาขาในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมาย 100 แห่งในทวีปอีกด้วย

MASKargo จัดตั้งศูนย์รับส่งสินค้าที่ทันสมัยในเขตการค้าเสรี (FCZ) ที่ KLIA ศูนย์นี้มีระบบการรักษาความปลอดภัยที่มั่นคง โดยใช้เทคโนโลยีล่าสุด ซึ่งใช้กระบวนการอัตโนมัติทั้งหมด สามารถติดตามข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงตามเวลาจริงได้ (real-time tracking) และการสื่อสารข้อมูลที่ราบรื่น สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ โรงแรมสัตว์ ศูนย์บริการจุดเดียวครบวงจร (one-stop centre) สำหรับสินค้าที่นำเข้าเสียง่าย และศูนย์ Priority Business Centre (PBS) แห่งแรกของโลก MASKargo ให้บริการรับส่งสินค้าเป็นประจำจากกัวลาลัมเปอร์ ปีนังและคูชิง ไปยังเมืองซิดนีย์ เซียงไฮ้ ไทเป กรุงเต๋อเป่ ฮองกง มนิลา จาการ์ตา ซูเราะบายา โตเกียว โอซากา แฟรงก์เฟิร์ต อัมสเตอร์ดัมและซาร์จัท ปัจจุบัน MASKargo มีเครื่องบินขนส่งของตนเอง คือ มี Boeing B747-400F จำนวน 2 เครื่อง และ Airbus A330-200F จำนวน 2 เครื่อง

ล่าสุด MASKargo ได้รับการรับรองจาก Secure Freight Program ของ IATA ในโครงการเครือข่ายลูกโซ่ของสินค้า (Supply Chain Program) ทำให้เพิ่มความมั่นใจในด้านการให้บริการขนส่งสินค้า บริษัทยังมีบริการ I-Port ซึ่งเป็นสนามบินแห่งแรกของโลกที่มีการขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเรือกับสนามบิน โดยส่งสินค้าจากท่าเรือ Port Klang ไปยังสนามบิน KLIA นอกจากนี้ MASKargo ยังมีบริการรถบรรทุกรับส่งสินค้าระหว่างสนามบินอีกด้วย

บริการการขนส่งทางอากาศ รวมบริการของบริษัทรับส่งสินค้าทางอากาศ Transmile Air ซึ่งทำการขนส่งระหว่างสนามบินในประเทศ 6 แห่งในรัฐซาบฮ์ ซาราวัก และคาบสมุทรแหลมมลายู และมีการส่งตามตารางบินปกติ (schedule) ในต่างประเทศอีก 2 แห่งคือ ฮองกงและสิงคโปร์ เที่ยวบินในประเทศซึ่งมีจุดหมายปลายทางไปยังเมืองลาบวน (Labuan) และบินตูลู (Bintulu) รับส่งสินค้าอุตสาหกรรมประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงและแก๊สซึ่งต้องการการจัดการเป็นพิเศษ นอกจากนี้ Transmile Air ยังมีบริการรับเหมาไปยังภูมิภาคอาเซียน และเอเชียแปซิฟิก รวมทั้งมีสมรรถนะที่จะบินไปยังประเทศอินเดีย ตะวันออกกลางและจีนด้วย



## 2. การขนส่งทางเรือ

ท่าเรือในมาเลเซียมีสองประเภท คือท่าเรือของรัฐบาลกลาง (Federal port) และท่าเรือของรัฐ (State port) ท่าเรือของรัฐบาลกลางอยู่ใต้การควบคุมของกระทรวงขนส่ง ขณะนี้มีท่าเรือของรัฐบาลกลางจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ Port Klang, Penang Port, Johor Port, Port of Tanjung Pelepas, Kuantan Port, Kemaman Port และ Bintulu Port ท่าเรือของรัฐบาลกลางทุกแห่งมีเครื่องอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ส่วน Bintulu Port เป็นท่าเรือแห่งเดียวที่ขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas – LNG) กิจกรรมท่าเรือในมาเลเซียมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วสอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้า ท่าเรือสองแห่งคือ Port Klang และ Port of Tanjung Pelepas ได้ถูกจัดอยู่ใน 20 อันดับต้นๆ ของท่าเรือระดับโลก ทั้งนี้ รัฐบาลส่งเสริม Port Klang ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าไปสู่ที่อื่น (transshipment) ของประเทศ ขณะที่ Port of Tanjung Pelepas เป็นที่รู้จักกันในฐานะเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าไปสู่ที่อื่นในระดับภูมิภาค



### การขนส่งสินค้าจำนวนมาก (Cargo)

ในมาเลเซียมีหลากหลายบริษัทที่ให้บริการระบบตู้คอนเทนเนอร์สำหรับขนส่งสินค้าประเภท cargo ได้แก่ บริการของบริษัทขนส่งสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ (container haulage) บริการการรับส่งสินค้า (freight forwarding) บริการคลังสินค้า บริการที่เก็บเชื้อเพลิง บริการการกระจายสินค้า บริการเสียค่าใช้จ่ายท่าเรือและภาษีศุลกากร การซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ และการเช่าซื้อและการบำรุงรักษา ทั้งนี้ ผู้รับตราส่งสินค้า (consignee) ธนาคารผู้เปิด L/C หรือผู้รับสินค้าโดยตรง และลูกค้าในมาเลเซีย สามารถใช้บริการการขนส่งสินค้า cargo ที่มีประสิทธิภาพและบริการที่รวดเร็ว โดยผ่านเครือข่ายสาขาและบริษัทในประเทศ ซึ่งบริษัทในมาเลเซียส่วนใหญ่มีเครือข่ายตัวแทนในต่างประเทศ

### การขนส่งสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ (container haulage)

รัฐบาลมาเลเซียควบคุมการขนส่งสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ โดยผ่านสำนักงานการขนส่งสาธารณะทางบก (The Land Public Transport Agency) บริษัทลากจูงตู้คอนเทนเนอร์ในมาเลเซียมีจำนวนกว่า 100 บริษัท ซึ่งรองรับความต้องการในการส่งสินค้า cargo โดยใช้รถพ่วงหลากหลายประเภท และรถหัวลากที่ดี (prime mover) รวมทั้งรถที่ออกแบบ



โดยเฉพาะ รถบรรทุกบางประเภทติดตั้งระบบติดตาม (tracking system) เพื่อให้สามารถติดต่อกับรถบรรทุกสินค้าที่วิ่งอยู่ระหว่างจุดหมายได้ นอกจากนี้ยังมีการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกแบบธรรมดาของบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลางอีกจำนวนมากไปยังส่วนต่างๆ ของประเทศ ส่วนบริการขนส่งสินค้าโดยการเหมาตู้รถไฟ (block rail feeder) จะส่งไปยังจุดหมายปลายทางเฉพาะ และการบริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ให้บริการแก่ลูกค้านอกเมืองหรือนอกประเทศ ระบบการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multi-modal) ระหว่างทางรถยนต์และทางรถไฟ ทำให้เพิ่มความมั่นใจในความรวดเร็วในการบริการขนส่งสินค้า

## บริการรับส่งสินค้า (freight forwarding)

ในมาเลเซียมีตัวแทนบริษัทรับส่งสินค้าทั้งในประเทศและไปต่างประเทศจำนวนมาก บริษัทตัวแทนรับส่งสินค้าสามารถให้ความช่วยเหลือแก่อุตสาหกรรมในด้านการกรอกใบคำร้อง การขอใบอนุญาต (permit) การขอใบอนุญาต (license) และการขอยกเว้นภาษีศุลกากร/ภาษีตามกฎข้อบังคับการนำออกสินค้า และการผ่านพิธีการศุลกากร

ผู้ที่ต้องการให้บริการด้านขนส่งในมาเลเซียจะต้องจัดตั้งบริษัทขึ้นในมาเลเซีย<sup>1</sup> โดยประเภทใบอนุญาตประกอบด้วย

### (1) ใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์และการขนส่งสินค้า

#### (1.1) บริการขนส่ง

บริษัทที่ต้องการให้บริการด้านขนส่งแก่กลุ่มบุคคล/บุคคลที่สาม (third parties) โดยใช้ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ จะต้องได้รับใบอนุญาตประเภท Carrier Licence A ส่วนบริษัทที่ให้บริการขนส่งสำหรับตนเอง (own use) จะต้องได้รับใบอนุญาตประเภท Carrier Licence C โดยใบอนุญาตทั้งสองประเภทต้องได้รับจาก Land Public Transport Commission (SPAD) สำหรับผู้ดำเนินธุรกิจในประเทศคาบสมุทรมลายู (Peninsular Malaysia) และจาก Commercial Vehicles Licensing Board (CVLB) สำหรับผู้ดำเนินธุรกิจในรัฐซาบฮาร์และซาราวัก โดยการยื่นใบสมัครต่อ SPAD/CVLB

#### (1.2) บริการขนส่งประเภท Container Bulk, Bulk Liquid และลากจูงทั่วไป (General Haulage)

ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ที่นำไปใช้ในการขนส่งสินค้าประเภท Container Bulk, Bulk Liquid และลากจูงทั่วไปต้องจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกของมาเลเซีย [Road Transport Department Malaysia (JPJ)] โดยใช้เอกสารดังต่อไปนี้

- ใบอนุญาตที่จดทะเบียน (Registration Licence) กับ SPAD/CVLB
- รายงานการตรวจสอบและนำหน้จากศูนย์การตรวจสอบรถยนต์ทางคอมพิวเตอร์

(Computerised Vehicle Inspection Centre : PUSPAKOM)

- ใบรับรองค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนตามราคา (Ad Valorem Registration Fee : AVR) และการประเมิน (สำหรับรถพ่วงและกึ่งรถพ่วงในประเทศคาบสมุทรมลายู) ทั้งนี้ จะต้องแยกใบสมัครสำหรับยานพาหนะแต่ละประเภทต่อ JPJ

### (2) ใบอนุญาตสำหรับการขนส่งของเสียที่กำหนด (Scheduled Wastes)

บริษัทที่ดำเนินธุรกิจขนส่งประเภทของเสียตามที่รัฐบาลมาเลเซียกำหนดไว้ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงาน Department of Environment โดยใบอนุญาตมีอายุ 1 ปี และต่ออายุได้

### (3) ใบอนุญาตสำหรับการขนส่งวัสดุกัมภาพรังสีและนิวเคลียร์

บริษัทที่ดำเนินธุรกิจขนส่งวัสดุกัมภาพรังสีและนิวเคลียร์ จะต้องได้รับใบอนุญาตประเภท Class D จากหน่วยงาน Atomic Energy Licensing Board (AELB)

## 3. การขนส่งทางถนนและรถไฟ

### ทางถนนหลวง

องค์การทางหลวงแห่งมาเลเซีย ( The Land Public Agency : APAD) ให้คำปรึกษาและบริหารด้านการออกแบบ การสร้าง ออกกฎข้อบังคับ ดำเนินการ และบำรุงรักษาทางถนนหลวงที่เชื่อมระหว่างเมืองใหญ่ในมาเลเซีย ทางด่วนเหล่านี้

<sup>1</sup> เงื่อนไขที่ SPAD/CVLB กำหนดสำหรับบริษัทที่ต้องการจัดตั้งขึ้นในมาเลเซียเพื่อให้บริการขนส่งในมาเลเซีย คือ

การยื่นขอใบอนุญาตประเภท A : มาเลเซียถือหุ้นอย่างน้อย 51% (รวมถือหุ้นโดยภูมิบุตร 30%) และต่างชาติถือหุ้นได้ 49% โดยมี Licensing Committee เป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนการให้บริการประเภท Courier Services ต่างชาติสามารถถือหุ้นได้ 100%

การยื่นขอใบอนุญาตประเภท C : มาเลเซียอนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 100%



เชื่อมเมืองสำคัญต่างๆ และอาณาเขตที่มีศักยภาพในการพัฒนาไว้ด้วยกัน การขนส่งที่มีประสิทธิภาพยังช่วยกระตุ้นการเจริญเติบโตทางด้านอุตสาหกรรมอีกด้วย ในช่วงปีที่ผ่านมา โครงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ (privatisation) และการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจก่อให้เกิดโครงการพัฒนาทางถนนหลวงขึ้นอีกหลายโครงการ ปัจจุบัน ทางด่วน North-South Expressway สะพานปีนัง ทางถนนหลวง Kuala Lumpur-Karak Highway และทางถนนหลวงชายฝั่งด้านตะวันออก (East Coast Highway) ได้กลายเป็นเส้นทางหลักของการเดินทางโดยถนนของมาเลเซีย ซึ่งมีอิทธิพลมากต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

### การบริการด้านการรถไฟ

บริษัทรถไฟมาเลเซีย Keratapi Tanah Melayu Bhd (KTMB) เป็นบริษัทซึ่งรัฐบาลมาเลเซียเป็นเจ้าของเพียงผู้เดียว และเป็นบริษัทขนส่งเดียวที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ KTMB มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภทตั้งแต่สินค้าประเภทัญชีพืชจนถึงเครื่องจักร โครงข่ายเส้นทางของ KTMB ครอบคลุมด้านเหนือจรดใต้และตะวันออกจรดตะวันตก จากสถานีทางเหนือของประเทศที่เมืองปาดังเบซาร์ถึงเมืองปาเซร์ กูดัง ในรัฐยะโฮร์ซึ่งอยู่ทางตอนใต้สุด รถไฟสายเหนือให้บริการแก่ท่าเรือใหญ่และอำนวยความสะดวกแก่ท่าเรือในป็นังด้วย

### รายชื่อหน่วยงานด้านการขนส่งในมาเลเซีย

หน่วยงาน	สถานที่ตั้ง
Ministry of Transport Malaysia	No.26, Jalan Tun Hussein, Presint 4, 62100 Putrajaya โทร : 03-8000-8000 Website : <a href="http://www.mot.gov.my">www.mot.gov.my</a>
Road Transport Department	Jabatan Pengangkutan Jalan Aras 3-5, No. 26, Jalan Tun Hussien, Presint 4, Pusat Pentadbiran Kerajaan Persekutuan, 62100 WP Putrajaya โทร : 03-8000 8000 โทรสาร : 03-8881-0194 <a href="http://www.jpj.gov.my">www.jpj.gov.my</a>
The Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM)	No.27 Persiaran Perdana Aras 1-4 Blok Podium 62618 Putrajaya โทร : +60388714000

หน่วยงาน	สถานที่ตั้ง
	www.caam.gov.my
Marine Department Malaysia	<p>Ibu Pejabat Laut, Peti Surat 12, Jalan Limbungan,42007, Pelabuhan Klang, Selangor</p> <p>Tel: 03-3346 7620 /7766 / 7777 Fax: 03-3168 5289</p> <p>www.marine.gov.my</p>
Road Safety Department	<p>Lot 125-135, Jalan TKS 1, Taman Kajang Sentral, 43000 Kajang,</p> <p>Selangor Darul Ehsan, Malaysia.</p> <p>โทร: +603 8924 9200</p> <p>โทรสาร : +603 8733 2005</p> <p>www.miros.gov.my</p>
Port Klang Authority	<p>Port Klang Authority</p> <p>Mail Bag Service 202,</p> <p>Jalan Pelabuhan Utara,</p> <p>42005 Pelabuhan Klang,</p> <p>Selangor, Malaysia</p> <p><a href="http://www.pka.gov.my">www.pka.gov.my</a></p> <p>PKA Call Centre</p> <p>โทร : 603 - 3168 8211</p> <p>โทรสาร : 603 - 3168 7626</p> <p>Email. : onestopagency@pka.gov.my</p> <p>: <a href="mailto:webmaster@pka.gov.my">webmaster@pka.gov.my</a></p>
Johor Port Authority	<p>Jalan Mawar Merah 2, Pusat Perdagangan Pasir Gudang 2, 81700 Pasir Gudang, Johor, Malaysia</p> <p>โทร +607-253-4000</p> <p>โทรสาร +607-251-7684</p> <p>Email: <a href="mailto:admin@lpi.gov.my">admin@lpi.gov.my</a></p>

หน่วยงาน	สถานที่ตั้ง
	www.lpj.gov.my
Bintulu Port Authority	<p>Lot 15, Block 20, Kemena Land District, 12th Mile Tanjung Kidurong Road, P.O Box 996, 97008 Bintulu, Sarawak, Malaysia</p> <p>โทร : +6086 291001</p> <p>โทรสาร : +6086 253597</p> <p>Email : customerservice@bintuluport.com.my</p> <p><a href="http://www.bintuluport.com.my">www.bintuluport.com.my</a></p>
Kuantan Port Authority	<p>Kuantan Port Authority</p> <p>P.O. Box 161, Tanjung Gelang 25720 Kuantan, Pahang Darul Makmur</p> <p>โทร : 609-585 8000</p> <p>โทรสาร : 609-583 3866</p> <p><a href="http://www.lpktn.gov.my">www.lpktn.gov.my</a></p>
Kuching Port Authority	<p>General Manager, Kuching Port Authority, Jalan Pelabuhan, 93450 Kuching, Sarawak, Malaysia.</p> <p>โทร : +60 82 482 144</p>

หน่วยงาน	สถานที่ตั้ง
	<p>โทรศัพท์ : +60 82 481 696/ +60 82 334 776</p> <p><a href="http://www.kpa.gov.my">www.kpa.gov.my</a></p> <p>E-mail: <a href="mailto:hq@kuport.com.my">hq@kuport.com.my</a></p>
Miri Port Authority	<p>JALAN MIRI PORT, KUALA BARAM INDUSTRIAL ESTATE, KUALA BARAM, 98000, MIRI</p> <p>โทร: +60 85 604841</p> <p>Email: <a href="mailto:miriport@gmail.com">miriport@gmail.com</a></p>
Penang Port Sdn. Bhd.	<p>Headquarters: Level 5, 5130 Terminal Penang Sentral, Jalan Bagan Dalam, 12100 Butterworth.</p> <p>Phone: 04-375 2400 (General Line)</p> <p>Website: <a href="http://www.penangport.com.my">www.penangport.com.my</a></p> <p>Email: <a href="mailto:info@penangport.com.my">info@penangport.com.my</a></p>
Rajang Port Authority	<p>Jalan Pulau, 96000 Sibul Sarawak</p> <p>โทร : 084-319009</p> <p>โทรศัพท์ : 084-318754</p> <p><a href="http://www.rajangport.gov.my">www.rajangport.gov.my</a></p> <p>E-mail: <a href="mailto:rpa@rajangport.gov.my">rpa@rajangport.gov.my</a></p>
Northport (Malaysia) Bhd.	<p>Jalan Pelabuhan, Pelabuhan Utara,</p>

หน่วยงาน	สถานที่ตั้ง
	42000 Port Klang, Malaysia. Tel: 603 - 3169 8888 Fax: 603 - 3169 8811 E-mail: ccd@northport.com.my www.northport.com.my
Sabah Ports Authority	Jalan Tun Fuad, Tanjung Lipat, Locked Bag 2005, 88617 Kota Kinabalu, Sabah, East Malaysia. Tel: 6-088-538400 Fax: 6-088-223036 Email: sabport@po.jaring.my spagm@po.jaring.my www.lpps.sabah.gov.my

## References

- <https://www.mida.gov.my/setting-up-content/infrastructure-support/>  
<https://www.mida.gov.my/setting-up-content/infrastructure-support/>  
<https://www.bestar-rwilliam.com/post/guide-on-free-zones-free-industrial-zone-and-free-commercial-zone>  
<https://www.ncer.com.my/>  
<https://www.ecerdc.com.my/>  
<https://recoda.gov.my/>  
<https://www.sedia.com.my/index.html>  
<https://www.aseanbriefing.com/news/an-overview-of-malaysias-investment-corridors/>

Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area,  
<https://www.industrymalaysia.com/licensed-manufacturing-warehouse-lmw/>  
<https://isp.today/en/list-of-all-services/MALAYSIA>, MCMC Report 2020  
<https://www.malaysiaairports.com.my/about-us/corporate-profile/our-airports>  
<https://www.holidify.com/pages/airports-in-malaysia-3858.html>  
<https://www.internationalairportreview.com/article/1447/kl-international-airport/>  
<https://www.maskargo.com/>  
<https://amh.org.my/about/>  
<https://www.apad.gov.my/en/>  
[https://www.plus.com.my/index.php?option=com\\_content&view=article&id=27&Itemid=132&lang=en](https://www.plus.com.my/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=132&lang=en)  
<http://www.ktmb.com.my/about.html>  
<https://www.mida.gov.my/mida-news/the-future-of-malaysias-rail-industry/>