

Iskandar Development Region...ศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของมาเลเซีย

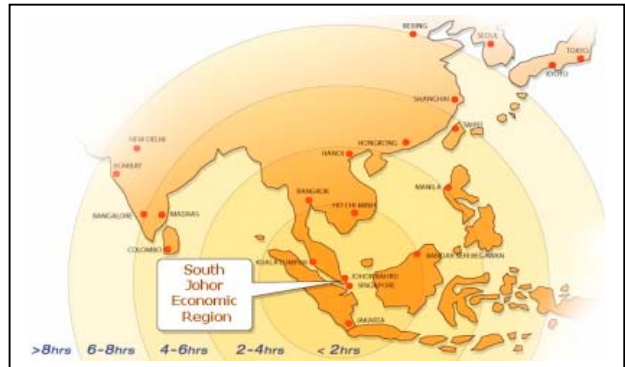
Iskandar Development Region (IDR) เป็นเมกะโปรเจกต์ที่สำคัญของรัฐบาลมาเลเซีย ซึ่งบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 (ปี 2549-2553) ซึ่งเพิ่งเริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2550 ที่ผ่านมานี้ รัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะพัฒนาพื้นที่ส่วนหนึ่งในรัฐยะโฮร์ (Johor หรือ Johore State) ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองท่าพาณิชย์ที่สำคัญเทียบเท่ากับเขตบริหารพิเศษฮ่องกง ซึ่งเป็นเมืองท่าชั้นนำอันดับต้น ๆ ของโลก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งเพื่อดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะนักลงทุนที่กำลังมองหาแหล่งลงทุนอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชีย เพื่อลดความเสี่ยงจากการลงทุนในจีนเพียงประเทศเดียว โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณทั้งหมดราว 360 พันล้านริงกิต (ราว 106 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) และจะแล้วเสร็จภายในปี 2568 ขณะนี้รัฐบาลได้อนุมัติเงินลงทุนเบื้องต้นแล้ว 4 พันล้านริงกิต (ราว 1.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ภายใน IDR ซึ่งคาดว่าจะช่วยดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศได้ราว 13.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2553 ทั้งนี้ รัฐบาลตั้งเป้าว่าหากการจัดตั้ง IDR เสร็จสมบูรณ์ในอีก 18 ปีข้างหน้า คาดว่าจะสามารถดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศได้สูงถึง 105 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปัจจุบันมีนักลงทุนต่างชาติสนใจจะเข้าไปลงทุนใน IDR จำนวนมาก รวมถึง Amanresorts ซึ่งเป็นบริษัททำธุรกิจรีสอร์ทหรูในหลายประเทศทั่วโลก ได้ตกลงที่จะเข้าไปลงทุนก่อสร้างรีสอร์ทแห่งแรกใน IDR แล้ว เพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าว โดยคาดว่าจะเริ่มเปิดดำเนินการได้ภายในปี 2552

สำหรับปัจจัยสำคัญที่เกื้อหนุนให้ IDR มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองท่าพาณิชย์ที่สำคัญแห่งใหม่ของโลก คือ

ทำเลที่ตั้งเหมาะสม

IDR ตั้งอยู่ทางใต้สุดของมาเลเซียในรัฐยะโฮร์ โดยอยู่ห่างจากสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางเรือและศูนย์กลางธุรกิจบริการชั้นนำของโลก เพียง 1 กิโลเมตร และใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์จากสนามบิน Changi International Airport ของสิงคโปร์ มายัง IDR เพียง 55 นาที และใช้เวลาเพียง 3 ชั่วโมง จากกรุงกัวลาลัมเปอร์ เมืองหลวงของมาเลเซีย ด้วยเหตุของการทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมดังกล่าว ทำให้รัฐบาลกำหนดให้ IDR เป็นพื้นที่เป้าหมายที่จะ



ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่เดิม ก่อนพัฒนาเป็น IDR

พื้นที่	2,217 ตารางกิโลเมตร หรือราว 3 เท่าของสิงคโปร์
ประชากร	1.35 ล้านคน
GDP	20 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (15.4% ของ GDP ทั้งประเทศ)
GDP per Capita	14,790 ดอลลาร์สหรัฐ
ภาคเศรษฐกิจสำคัญ	ภาคบริการ โดยมีสัดส่วนราว 50% ของ GDP ของ IDR อาทิ การค้าส่งและค้าปลีก การท่องเที่ยว โรงพยาบาล การขนส่ง ฯลฯ

พัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ (Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle : IMS-GT) เพื่อให้เกิดการเกื้อกูลและช่วยเหลือกันทั้งในด้านเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการขนส่ง

นอกจากนี้ การที่ IDR ตั้งอยู่ใกล้กับสิงคโปร์มากนั้น ทำให้คาดว่าจะมีการขยายธุรกิจบริการและอุตสาหกรรมต่าง ๆ จากสิงคโปร์มายัง IDR เนื่องจากการจัดตั้งธุรกิจใน IDR ยังมีต้นทุนที่ต่ำกว่าสิงคโปร์ ไม่ว่าจะเป็นราคาที่ดิน



ค่าจ้างแรงงาน ยิ่งไปกว่านั้น จากทำเลที่ตั้งของ IDR ที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกา ซึ่งเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นท่าเรือพาณิชย์ที่ไม่ด้อยไปกว่าท่าเรือพาณิชย์ในสิงคโปร์ อีกทั้ง IDR ยังมีเส้นทางการบินและเส้นทางการขนส่งทางทะเลที่สามารถจะเชื่อมต่อไปยังสิงคโปร์และอินโดนีเซียได้อย่างสะดวกและรวดเร็วอีกด้วย อีกทั้ง IDR ยังตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินไปยังเมืองสำคัญหลายแห่งของโลก

อาทิ บังคาลอร์ (อินเดีย) ดูไบ (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) ฮองกง โซล (เมืองหลวงของเกาหลีใต้) เทกซาสซิตี (จีน) ไต้หวัน โตเกียว (เมืองหลวงของญี่ปุ่น) ใช้เวลาสั้นเพียง 6-8 ชั่วโมง เท่านั้น

โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งครบครัน

IDR มีเครือข่ายการคมนาคมครบครันและทันสมัย ทั้งระบบคมนาคมภายในพื้นที่ IDR เอง และเครือข่ายที่สามารถเชื่อมกับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งของสิงคโปร์ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของ IDR ด้วย ดังนี้



➢ เครือข่ายระบบขนส่งภายใน IDR

- ทางน้ำ IDR เป็นที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์สำคัญ 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Tanjung Pelepas ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตะวันตกเฉียงใต้ของ IDR โดยเป็นท่าเรือที่รัฐบาลตั้งเป้าจะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล ส่วนท่าเรืออีกแห่งที่มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน คือ ท่าเรือ Pasir Gudang (หรือท่าเรือ Johor ซึ่งเรียกตามหน่วยงานที่บริหารจัดการท่าเรือดังกล่าว คือ Johor Port Authority) ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของ IDR

- ทางอากาศ ภายใน IDR มีท่าอากาศยานนานาชาติ *Senai International Airport* ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ข้างต้นได้ อีกทั้งรัฐบาลยังมีแผนที่จะขยายท่าอากาศยานให้สามารถรองรับสินค้าและผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น

- ทางบก รัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะก่อสร้างทางหลวงและทางรถไฟเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งหมดเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางดังกล่าวเข้ากับ *The North-South Expressway* ซึ่งเป็นทางด่วนที่มีความยาวราว 772 กิโลเมตร ซึ่งยาวที่สุดในมาเลเซีย และเชื่อมโยงกับท่าเรือและท่าอากาศยานสำคัญหลายแห่งในเมืองอื่น ๆ ของมาเลเซียด้วย

➢ การเชื่อมต่อระบบขนส่งกับสิงคโปร์ มาเลเซียมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังสิงคโปร์โดยผ่านรัฐยะโฮร์ 2 เส้นทางหลัก คือ

- เส้นทางที่ 1 *The Johor Bahru-Singapore Causeway* เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกที่เก่าแก่ระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเปิดใช้มาตั้งแต่ปี 2467 มีทั้งทางรถไฟและรถยนต์ โดยรัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะปรับปรุงและขยายเส้นทางดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งและกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างทั้ง 2 ประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

- เส้นทางที่ 2 *The Singapore Second Crossing* เป็นทางด่วนที่เปิดใช้ตั้งแต่ปี 2541 โดยมีจุดขึ้น-ลงใกล้กับ *Senai International Airport* และยังมีเส้นทางเชื่อมกับท่าเรือ *Tanjung Pelepas* ได้อีกด้วย

ทั้งนี้ สิงคโปร์และมาเลเซียมีแผนจะลดขั้นตอนในการผ่านด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองที่จุดเข้า-ออกประเทศของทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวข้างต้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกันให้เกิดความรวดเร็วยิ่งขึ้น

เขตพัฒนานำร่อง

ในระยะเริ่มแรกนี้ รัฐบาลมีแผนจะส่งเสริมให้นักลงทุนเข้าไปลงทุนในเขตพัฒนานำร่องของพื้นที่ IDR ซึ่งมี 5 เขต ดังนี้



A - JB City Centre
B - Nusajaya
C - Western Gate Development
D - East Gate Development
E - Senai / Skudai

Zone	Key Factors/Activities
A - Johor Bahru City Centre	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและธุรกิจบริการ รวมทั้งจะอนุญาตให้สถานประกอบการกิจกรรมสันทนาการและสถานบันเทิงสามารถเปิดให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวสิงคโปร์
B - Nusajaya	พัฒนาเป็นศูนย์กลางทางการเงิน บริการทางการศึกษา รวมทั้งสวนอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์
C - Western Gate Development	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือ Tanjung Pelepas ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสิงคโปร์โดยผ่านทางด่าน The Singapore Second Crossing
D - Eastern Gate Development	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือ Pasir Gudang ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสิงคโปร์โดยผ่าน The Johor Bahru-Singapore Causeway และจัดตั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร อาทิ บริการด้านคลังสินค้า บริการรับบรรจุสินค้า บริการขนส่งภายในประเทศ ฯลฯ
E - Senai-Skudai	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน <i>Senai International Airport</i> เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางบกและทางเรือภายใน IDR ซึ่งจะเกื้อหนุนให้ระบบโลจิสติกส์ใน IDR ครบวงจรและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

สิทธิพิเศษด้านการลงทุน

เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2550 รัฐบาลมาเลเซียได้ประกาศในเบื้องต้นว่าจะให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนที่เข้าไปลงทุนในพื้นที่ IDR ในสาขาบริการที่เป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาล 6 สาขา ได้แก่ บริการด้านสุขภาพ (Healthcare Services) บริการทางการศึกษา (Educational Services) บริการที่ปรึกษาด้านการเงิน (Financial Advisory and Consulting Services) บริการขนส่งและโลจิสติกส์ (Logistics Services) การท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง (Tourism and Related Activities) และอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ (Creative Industries) เพื่อส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นศูนย์กลางด้านการบริการและการขนส่งของประเทศต่อไปในอนาคต โดยนักลงทุนจะต้องยื่นขอรับอนุมัติโครงการลงทุนจาก Iskandar Regional Development Authority (IRDA) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลด้านการลงทุนใน IDR ในลักษณะของ One Stop Service

สำหรับสิทธิพิเศษที่นักลงทุนจะได้รับ อาทิ

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 10 ปี นับตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการ หากเข้ามาลงทุนใน IDR ภายในปี 2558

- ยกเว้นภาษีหัก ณ ที่จ่าย (Withholding Tax) จากรายได้ค่าสิทธิ (Royalty) และค่าธรรมเนียมทางเทคนิค (Technical Fee) เป็นเวลา 10 ปีนับตั้งแต่เริ่มดำเนินการ
- ยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบของคณะกรรมการลงทุนจากต่างประเทศ (Foreign Investment Committee : FIC) ของมาเลเซียบางประการที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน เช่น ไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ให้บริษัทที่จดทะเบียนในมาเลเซียต้องมีชาวมาเลย์หรือชาวพื้นเมืองของมาเลเซียถือหุ้นไม่น้อยกว่า 30% เป็นต้น

ทั้งนี้ ในเดือนสิงหาคม 2550 นี้ ทางกรมมาเลเซียจะประกาศรายละเอียดเพิ่มเติมอีกครั้งเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่นักลงทุนจะได้รับจากการเข้าไปลงทุนในพื้นที่ IDR แห่งนี้

ส่วนเศรษฐกิจต่างประเทศ ฝ่ายวิชาการ
มิถุนายน 2550