

Polisi Pembangunan Pelabuhan di Asia Tenggara: Kajian Kes di Singapura dan Malaysia

Hanizah Idris¹

Abstract

Ports play an important role in the economies of countries in Southeast Asia. They are the gateway for imports into these economies and the conduit for its exports. Almost 90 per cent of the imports and exports of the countries in Southeast Asia are transported by sea and handled by their ports. In 2009, 15 of the 20 top container-handling ports were located in Asia. With the greatly increased volumes in recent decades, ports require a large number of specialist tasks and players. This article examines policies related to the development of ports in two Southeast Asian countries, Malaysia and Singapore, in recent years. The research indicates that both nations have formulated and implemented a number of key policies, such as infrastructure development, privatisation and use of new technologies to develop the port sector and that these measures have enabled their main ports to consolidate their position as leading ports in Southeast Asia.

Pengenalan

Pada hari ini, sektor pelabuhan merupakan salah satu sektor utama di kebanyakan negara Asia Tenggara seperti Singapura, Malaysia, Indonesia, Filipina dan Thailand apabila 90 peratus daripada import dan eksport negara-negara tersebut adalah melalui laut. Perkembangan pesat sektor maritim terutama pelabuhan dan perkapalan di Asia Tenggara adalah didorong oleh pembentukan dasar serta polisi-polisi oleh kerajaan-kerajaan Asia Tenggara dalam usaha untuk membangun serta memajukan sektor tersebut. Pertumbuhan ekonomi yang memberangsangkan di kebanyakan negara Asia Tenggara terutama Singapura dan Malaysia dalam tahun-tahun 1980-an hingga 1990-an serta kestabilan politik yang dialami turut mempengaruhi pembangunan pesat sektor pelabuhan di kedua-dua buah negara tersebut.

Sejak berabad lamanya sektor pelabuhan dan perkapalan didominasi oleh pelabuhan-pelabuhan yang terletak di barat iaitu di Eropah dan Amerika Syarikat seperti Pelabuhan Rotterdam dan Hamburg di Jerman dan Pelabuhan New York dan Los Angeles di Amerika Syarikat. Antara faktor-faktor yang mendorong perkembangan pelabuhan-pelabuhan di barat ini termasuklah dari segi perancangan dan polisi serta penguasaan dalam bidang teknologi di samping faktor-faktor lain seperti pembangunan industri yang pesat serta penguasaan sumber.

Namun, sejak abad ke 20 sebahagian besar daripada pelabuhan-pelabuhan utama di dunia mula bertumpu di rantau Asia iaitu di Asia Tenggara dan Asia Timur. Dalam tahun 2009, 15 daripada 20 buah pelabuhan kontena utama dunia terletak di Asia manakala hanya lima buah pelabuhan sahaja terletak di barat.² Antara 15 buah pelabuhan tersebut termasuklah Pelabuhan Singapura yang merupakan pelabuhan kontena utama dunia, Pelabuhan Hong Kong, Pelabuhan Shanghai, Pelabuhan Busan, Pelabuhan Kelang serta beberapa buah pelabuhan lain di China iaitu Guangzhou, Ningbo, Tianjin, dan Xiamen seperti yang dapat dilihat pada Peta 1.0. Merujuk kepada Peta 1.0 tersebut,



Peta 1.0: Lokasi Pelabuhan-pelabuhan Utama di Asia Tenggara
Sumber: http://www.images.com_

Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) di Malaysia dan Pelabuhan Laem Chabang di Thailand merupakan antara pelabuhan kontena baru yang telah menunjukkan prestasi yang baik dalam pengendalian kontena dengan jumlah pengendalian masing-masing sebanyak 6 juta TEU³ dan 4.6 juta TEU setahun.

Perkembangan pelabuhan-pelabuhan utama Asia Tenggara

Pelabuhan merupakan pintu masuk dan keluar atau *gateway* bagi aktiviti import dan eksport sesebuah negara. Oleh itu adalah penting untuk memastikan bahawa pelabuhan terutama pelabuhan komersial dilengkapi dengan infrastruktur pelabuhan seperti tempat kapal berlabuh yang lebih panjang serta kawasan penyimpanan kargo yang lebih luas. Pada hari ini, pelabuhan bukan lagi berfungsi sebagai tempat pengumpulan dan pengedaran barangan semata-mata tetapi turut berfungsi sebagai pusat persinggahan utama atau *one stop centre* yang dapat menyediakan segala kemudahan dan perkhidmatan yang diperlukan oleh pengguna pelabuhan. Mengikut Trace, Frielink dan Hew:

Ports require a large number of specialist tasks and players. While the provisions of wharves and cargo handling areas are of central importance, ports also require dredged channels, navigation aids, pilots, towage services, stevedoring services, customs clearance facilities, and an efficient interface with land transport.⁴

Perkembangan pesat perdagangan antarabangsa sejak beberapa dekad kebelakangan ini menyebabkan peranan pelabuhan menjadi semakin dinamik. Walaupun ekonomi dunia mengalami beberapa siri kemelesetan ekonomi sejak dua dekad yang lalu termasuk yang terkini antara tahun 2008 hingga 2009, namun permintaan terhadap perdagangan terutama perdagangan kontena dijangka akan pulih dengan segera awal tahun 2011. Ini dapat dibuktikan apabila pelabuhan-pelabuhan kontena utama di Malaysia iaitu Pelabuhan Kelang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas dan juga pelabuhan-pelabuhan lain di Malaysia telah mengalami pertumbuhan yang positif iaitu antara dua hingga 18 peratus dari segi pengendalian kontena pada tiga bulan pertama tahun 2011.⁵

Mengikut laporan tahunan yang disediakan oleh *United Nation Conference on Trade and Development* (UNCTAD), 2009, Pelabuhan Singapura terus muncul sebagai pelabuhan kontena utama di dunia dengan jumlah pengendalian kontena sebanyak 25.86 juta

Jadual 1.0: Senarai 20 Pelabuhan Kontena Utama dan Jumlah Pengendaliannya Bagi Tahun 2007, 2008 dan 2009.

Pelabuhan	2007	2008	2009
Singapura	27 935 500	29 918 200	25 866 400
Shanghai	26 150 000	27 980 000	25 002 000
Hong Kong	23 998 449	24 248 000	20 983 000
Shenzhen	21 009 169	21 413 888	18 250 100
Busan	13 261 000	13 425 000	11 954 861
Guangzhou	9 200 000	11 001 300	11 190 000
Dubai	10 653 026	11 827 299	11 124 082
Ningbo	9 360 000	11 266 000	10 502 800
Qingdao	9 420 000	10 320 000	10 260 000
Rotterdam	10 790 604	10 800 00	9 743 290
Tianjin	7,103,000	8 500 00	8 700 00
Kaohsiung	10 256 829	9 676 554	8 581 273
Pelabuhan Kelang	7 118 714	7 970 000	7 409 779
Antwerp	8 355 039	8 663 736	7 309 639
Hamburg	9 900 000	9 700 000	7 010 000
Los Angeles	8 355 039	7849 039	6 748 994
Tanjung Pelepas	5 500 000	5600 000	6 000 000
Long Beach	7 132 465	648 816	5 067 597
Xiamen	4 627 000	5 034 600	4 680 355
Laem Chabang	4 641 914	5 133 930	4 621 635
Jumlah 20	234 900 661	246 7736 308	220 905 805

Sumber: "Port and Multimodal Transport Developments", in *Review on the Maritime Transport, 2008*, UNTAD: New York, accessed 31 July, <http://www>.

bersamaan 20 unit TEU, diikuti oleh Pelabuhan Shanghai yang berada di kedudukan kedua dengan jumlah pengendalian kontena sebanyak 25 juta TEU.⁶ (sila lihat Jadual 1.0) Pada keseluruhannya, jumlah pengendalian kontena di semua pelabuhan utama di dunia telah menunjukkan peningkatan terutama antara tahun-tahun 2007 hingga 2008. Namun, pada tahun 2009 jumlah pengendalian kontena telah mengalami penurunan yang drastik iaitu kesan akibat masalah ekonomi dunia yang berlaku antara tahun 2008-2009. Misalnya, jumlah pengendalian kontena oleh Pelabuhan Singapura pada tahun 2009 telah mengalami kemerosotan sebanyak 13.54 peratus berbanding pada tahun 2008 iaitu sebanyak 29.91 juta TEU. Begitu juga dengan Pelabuhan Shanghai dan Pelabuhan Hong Kong yang masing-masing mengalami penurunan sebanyak 10.64 peratus dan 13.47 peratus dalam tahun 2009 berbanding dalam tahun 2008 iaitu sebanyak 27.98 juta TEU dan 24.24 juta TEU. Manakala Pelabuhan Kelang juga turut mengalami penurunan sebanyak 8.28 peratus pada tahun 2009 berbanding pada tahun 2008.

Melihat kepada perkembangan pelabuhan-pelabuhan utama di rantau ini, sejak kemerdekaan Malaysia dan Singapura merupakan dua buah negara yang lebih awal memberi tumpuan kepada pembangunan sektor maritim termasuklah sektor pelabuhan dan perkapalan diikuti dengan negara-negara Asia Tenggara yang lain seperti Indonesia, Thailand dan Filipina. Pada hari ini, Singapura yang mewarisi kemakmuran pelabuhannya sejak zaman pentadbiran Kolonial British,⁷ berjaya mengekalkan kedudukannya sebagai pelabuhan paling utama di dunia. Dengan pembukaan sepenuhnya terminal baru di Pasir Panjang, Pelabuhan Singapura dijangka akan mencapai peningkatan dalam pengendalian kontena di pelabuhannya kepada 36 juta TEU setahun.⁸

Sejak tahun 1960 an iaitu setelah kebanyakan negara Asia Tenggara mencapai kemerdekaan, tumpuan mula diberi terhadap aspek-aspek lain termasuk pembangunan sektor pelabuhan dan perkapalan.⁹ Jika dianalisa dari segi tahap pembangunan pelabuhan-pelabuhan utama di rantau ini sejak kemerdekaan hingga kini adalah berbeza-beza, bergantung kepada keupayaan negara-negara tersebut dalam membangunkan sektor pelabuhannya termasuk dari segi pembentukan dasar dan polisi. Pada hari ini, kesan daripada dasar-dasar serta polisi-polisi yang telah diperkenalkan oleh sesetengah kerajaan di Asia Tenggara seperti Singapura dan Malaysia, ia telah membawa banyak perubahan kepada kemajuan sektor pelabuhan di negara-negara tersebut. Misalnya, Malaysia melalui dasar penswastan yang diperkenalkan pada tahun 1986, sektor pelabuhan antara sektor utama negara yang telah dikenalpasti akan dibangun dan dimajukan pada ketika itu. Melalui dasar penswastan, pelabuhan utama negara iaitu Pelabuhan Kelang terus berkembang dengan pesatnya setaraf dengan pelabuhan-pelabuhan antarabangsa yang lain iaitu melalui dua buah operator pelabuhannya, Westport Sdn. Bhd. dan Northport Sdn. Bhd. Kedua-dua terminal pelabuhan tersebut telah mengendalikan hampir 50 peratus daripada jumlah kendalian kargo di Malaysia.

Walau bagaimanapun, pembentukan polisi-polisi tersebut adalah dengan mengambilkira faktor-faktor luaran terutama perkembangan ekonomi semasa serta

penciptaan teknologi terkini bagi meningkatkan produktiviti pelabuhan seperti yang akan dibincangkan seterusnya.

Faktor-faktor Luaran yang Mempengaruhi Pembentukan Polisi

Sektor pelabuhan merupakan sebuah sektor yang sangat dinamik dan amat berkaitan dengan perkembangan ekonomi semasa. Pada hari ini faktor-faktor luaran seperti globalisasi, perkembangan teknologi serta perkembangan atau trend terkini dalam sektor perkapalan seperti pergabungan, penswastaan dan kerjasama antara syarikat-syarikat perkapalan telah mempengaruhi pembangunan pelabuhan-pelabuhan di dunia termasuk di Asia Tenggara. Misalnya, pergabungan dan pengambilalihan atau *Merger and acquisition* (M&A) yang telah bermula di Amerika Syarikat dan Eropah sejak abad ke 19 dan berkembang pesat pada tahun-tahun 1990 an.¹⁰ Sektor perkapalan dan pelabuhan tidak terkecuali dalam mengalami perubahan penstrukturan semula syarikat ini untuk memperolehi lebih banyak keuntungan.

Dalam masa yang sama, globalisasi telah menyebabkan peluang perdagangan semakin meluas yang membawa kepada polisi liberalisasi perdagangan yang diterima pakai oleh sebahagian besar daripada syarikat-syarikat transnasional. Keadaan ini telah menyebabkan operator-operator pelabuhan perlu memastikan bahawa pelabuhan-pelabuhan mereka dilengkapi dengan infrastruktur berkaitan di samping mampu menyediakan perkhidmatan yang efisien kepada pengguna-pengguna pelabuhan. Mengikut Trace, Frielink dan Hew:

In a globalized world, efficient connections between the SEA region and international markets are absolutely essential. Over the past two decades, the growth of global trade has consistently outpaced the growth of world GDP. In developing countries in Asia, including the People's Republic of China (PRC) and India, trade liberalization and the globalization of production have been the main drivers of economic growth. The SEA region has also enjoyed an acceleration of economic growth as a result of globalization.¹¹

Selain dari itu, faktor lain seperti perkembangan pesat teknologi serta fenomena penggunaan kontena dalam pengendalian kargo atau *containerization* di barat sejak tahun 1950-an turut mempengaruhi perancangan pembangunan pelabuhan-pelabuhan termasuk di rantau Asia Tenggara seperti yang dapat dilihat pada Jadual 1.1. Ini dapat dilihat apabila pada tahun 1970-an kebanyakan pelabuhan utama di Asia Tenggara termasuk Singapura, Pelabuhan Kelang, Pelabuhan Bangkok dan Pelabuhan Tanjung Priuk di Indonesia telah mengalami kesesakan akibat kekurangan infrastruktur dalam mengendalikan kapal-kapal kontena ini.¹² Fenomena ini telah memberi impak yang tinggi kepada negara-negara Asia Tenggara dari aspek perancangan serta penggubalan dasar dan polisi yang berkaitan dengan pembangunan pelabuhan.

Trend penggunaan kontena yang berleluasa dalam perdagangan antarabangsa menyebabkan pelabuhan-pelabuhan perlu menyediakan infrastruktur pelabuhan serta

peralatan yang berkaitan seperti kren dari jenis *super post panamax crane* yang mampu mempertingkatkan produktiviti melalui pemunggahan kotak-kotak kontena dari kapal ke daratan dalam tempoh yang singkat. Penggunaan kontena menyebabkan perkhidmatan pintu ke pintu atau *door to door services* perlu disediakan oleh operator pelabuhan. Oleh itu jaringan pengangkutan daratan yang efisien adalah amat penting di mana pelabuhan perlu menyediakan kemudahan logistik untuk mempercepatkan pemasaran barangan.

Perkembangan pesat perdagangan kontena di rantau Asia Tenggara berlaku antara tahun 1970 hingga 1990. Pada tahun 1970 an, perdagangan kontena hanya bertumpu di tiga buah pelabuhan sahaja iaitu Hong Kong, Manila dan Singapura. Jumlah ini telah meningkat kepada tujuh buah pelabuhan pada tahun 1975 dan lapan buah pelabuhan pada tahun 1980 dan seterusnya meningkat kepada 15 dan 21 buah pelabuhan pada tahun-tahun 1985 dan 1990. Selepas tahun 1990, lebih banyak pelabuhan telah muncul terutama

Jadual 1.1: Perubahan Dalam Saiz Kapal

Jenis Kapal	Jumlah tanan kapal (dwt)	TEUs
Kapal tangki		
1945	16 500	
1950 an	28 000	
1960 an	70 000	
1970 an	150 000-200 000 (VLCC)	
1980 an	200 000-500 000 (ULCC)	
Kapal Kargo Pukal		
1950 an	40 000	
1960 an	80 000	
1970 an	150 000-270 000	
1980 an	270 000-350 000	
Kontena		
Generasi Pertama	15 000	750
Generasi Kedua	30 000	1,500-2,500
Generasi Ketiga	50 000	3000
Generasi Keempat	60,000	4,500-5,000
Panamax	65,000	

Sumber: Chia Lin Sien, etal, 2003, *Southeast Asian Regional Port Development a Comparative Analysis*, Singapore:ISEAS, hal. 28.

di Asia Timur dan Asia Tenggara yang menyumbang kepada peningkatan dalam pengendalian kontena oleh pelabuhan-pelabuhan di rantau ini.

Perkembangan ini juga didorong oleh trend syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa yang bersetuju untuk menubuhkan konsortia-konsortia, membentuk pergabungan atau mengadakan kerjasama untuk mencapai skala ekonomi yang tinggi dengan kos pengendalian yang minima. Antaranya termasuklah syarikat perkapalan COSCO dari China, Overseas Orient Container Line (OOCL) dari Hong Kong, Hanjin Shipping dan Hyundai Merchant Marine (HMM) dari Korea dan Evergreen Maritime dari Taiwan. Mengikut Chia:

The structural changes in shipping services have had a profound effect on the operation of seaports and terminals. Currently, container ships of 3,500 TEUs in size and the post-panamax designs are the fastest growing segment. However, increasingly, very large vessels of 6000 Teus and larger are being deployed. Vessels of 8,000 TEUs are being envisaged and forecasts of 12,000 TEU vessels have been made. More and larger quay cranes and terminal-handling facilities are needed to cater the new generation of cellular vessels.¹³

Perkembangan terkini dalam sektor perkapalan ini telah menyebabkan hanya pelabuhan-pelabuhan tertentu sahaja disinggahi oleh kapal-kapal bersaiz besar yang membawa kepada pembentukan pelabuhan-pelabuhan paling utama atau *hub ports* seperti Singapura, Pelabuhan Kelang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas. Dalam hal ini, Singapura telah memainkan peranan sebagai pelabuhan paling utama di rantau Asia Tenggara tetapi mula mendapat persaingan daripada pelabuhan-pelabuhan lain terutama pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia. Pemilihan pelabuhan-pelabuhan paling utama ini pula bergantung kepada keperluan syarikat-syarikat perkapalan tersebut dan keupayaan pelabuhan-pelabuhan dalam memenuhi kehendak syarikat-syarikat perkapalan tersebut terutama dari segi penyediaan prasarana dan infrastruktur, penggunaan teknologi terkini bagi mempertingkatkan produktiviti, serta mampu menyediakan perkhidmatan yang efisien dengan kos pelabuhan yang berpatutan.

Disamping itu ia merupakan satu cabaran dalam pembangunan sektor pelabuhan di rantau Asia Tenggara termasuk di Singapura dan Malaysia dalam membentuk polisi-polisi yang berkaitan dan dalam usaha menyediakan segala kemudahan serta infrastruktur yang berkaitan di samping menjamin perkhidmatan yang berkualiti kepada pengguna-pengguna pelabuhan dalam jangkamasa panjang.

Polisi Pembangunan Pelabuhan di Singapura

Pada hari ini Singapura telah dikenali sebagai sebuah negara maritim utama di dunia. Keupayaan Singapura bertindak balas dengan cepat terhadap perubahan-perubahan serta perkembangan dalam sektor pelabuhan dan perkapalan antarabangsa telah membolehkan pelabuhan tersebut terus kekal sebagai pelabuhan kontena paling utama di dunia. Kemunculan Singapura sebagai pelabuhan utama di peringkat antarabangsa serta persoalan bagaimana ia mampu mengekalkan prestasinya banyak didorong

oleh polisi-polisi serta dasar-dasar yang telah digubal oleh kerajaan Singapura dalam usaha untuk memajukan sektor maritimnya. Selain dari itu, faktor sejarah juga turut mempengaruhi pembangunan pesat pelabuhan tersebut. Pelabuhan Singapura telah dibangunkan dengan pesatnya sewaktu dibawah pentadbiran British iaitu melalui penubuhan *The Tanjung Pagar Board* dan *The Singapore Harbour Board* yang terlibat dalam menyediakan infrastruktur serta pelbagai kemudahan di pelabuhan¹⁴

Pada tahun 1964, Singapura telah menubuhkan Lembaga Pelabuhan Singapura yang lebih dikenali sebagai Port of Singapore Authority bagi menggantikan *Singapore Harbour Board*. Di bawah pentadbiran Lembaga Pelabuhan ini, banyak kemajuan yang telah dicapai dalam pembangunan sektor pelabuhan di Singapura. Pada umumnya Pelabuhan Singapura mempunyai lima buah terminal pelabuhan iaitu Pelabuhan Keppel yang merupakan antara pelabuhan tertua yang telah dibangunkan oleh British, Pelabuhan Jurong, Pelabuhan Sembawang, Pelabuhan Tanjung Pagar, Pelabuhan Pasir Panjang. Lembaga Pelabuhan Singapura mengendalikan empat buah terminal dengan jumlah sebanyak 54 kawasan kapal berlabuh di Tanjung Pagar, Keppel, Brani dan Pasir Panjang.

Sejak kemerdekaan hingga tahun 1980 an, kebanyakan negara-negara Asia Tenggara masih bergantung kepada bantuan kewangan serta dana-dana antarabangsa yang disediakan oleh Bank Pembangunan Asia dan Bank Dunia dalam usaha untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan masing-masing. Berbanding dengan Singapura, negara tersebut tidak bergantung sepenuhnya kepada bantuan atau dana antarabangsa dalam usaha untuk menyediakan infrastruktur pelabuhannya. Ini disebabkan telah menjadi polisi kerajaan Singapura di mana sebahagian besar daripada sumber kewangan yang digunakan untuk membangunkan sektor pelabuhannya adalah daripada sumber-sumber dalaman negara itu sendiri.¹⁵

Selari dengan perkembangan pesat perdagangan antarabangsa serta penggunaan kontena secara meluas sejak tahun 1970-an, sebahagian besar daripada pelabuhan Singapura telah digunakan untuk membina infrastruktur pelabuhan yang berkaitan termasuk pembinaan terminal-terminal kontena di Pasir Panjang dan Keppel. Antara tahun 1980 hingga 1985, Singapura telah melaksanakan beberapa projek pembinaan infrastruktur pelabuhan di Pasir Panjang dan Keppel. Ini termasuklah pembinaan tempat kapal berlabuh yang lebih panjang serta pembinaan gudang-gudang yang lebih luas. Dengan terbinanya infrastruktur tersebut maka Pelabuhan Singapura telah berjaya mengendalikan sejumlah kargo yang besar di mana seawal tahun 1980-an jumlah pengendalian kargo oleh Pelabuhan Singapura telah mencapai 100 milion tan dan meningkat kepada 114 milion tan pada tahun 1984. Mengikut Leinbach:

Certainly, the port of Singapore represents a major concentration of cargo and, with over 60,000 of ship arrivals and departures and 529 million GRT of shipping capacity in 1985, a major focus of shipping activity. It is, too, an important centre of petroleum refining, petrochemicals and, in addition, now handles large quantities of manufactures. But the Port of Singapore, with containerization, has become the focus of centre-oriented system in which it supports a large of mainline services and an extensive set of feeder linkages to regional and adjacent ports.¹⁶

Pelabuhan Singapura bergantung sepenuhnya kepada pengendalian aktiviti pindah barang atau *transshipment* dari pelabuhan di negara-negara jiran terutama Malaysia. Dilaporkan hampir 50 peratus daripada kargo Malaysia dieksport melalui Pelabuhan Singapura. Ini bersamaan dengan RM164 bilion nilai barangan yang dieksport melalui pelabuhan tersebut.¹⁷ Pada tahun 1990, kira-kira 70 peratus daripada jumlah pengendalian kontena di Singapura atau bersamaan dengan 4 juta TEU adalah daripada aktiviti pindah barang dari pelabuhan-pelabuhan lain di rantau Asia Tenggara. Oleh itu, dalam tahun 1990 an Pelabuhan Singapura telah muncul sebagai salah sebuah pelabuhan tersibuk utama di dunia serta mampu bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan utama lain seperti Malta, Algeciras, Damietta, Dubai, Kaohsiung, Rotterdam dan Hong Kong. Pelabuhan Singapura juga telah menjadi pusat pindah barang utama di dunia dengan hubungan jaringan lebih daripada 400 buah syarikat perkapalan utama serta 600 buah pelabuhan di 123 buah negara di seluruh dunia.

Di samping itu, pada tahun 1996 Singapura juga telah menubuhkan *The Maritime and Port Authority of Singapore* (MPA) yang bertujuan untuk menjadikan Singapura sebagai *global hub port* serta pusat maritim antarabangsa. Dengan penubuhan MPA ini, ia telah mengambilalih peranan Lembaga Pelabuhan Singapura sebelum ini termasuk dari segi penggubalan peraturan dan perancangan pembangunan pelabuhan untuk jangka masa panjang. Untuk mengekalkan kedudukannya sebagai pelabuhan utama di rantau ini, beberapa strategi telah diperkenalkan oleh Singapura. Antaranya termasuklah pengkorporatan pelabuhan di mana pada tahun 1997 Lembaga Pelabuhan Singapura telah dikorporatkan dan dikenali sebagai PSA corporation Limited (PSA). Ia bertujuan untuk membebaskan lembaga tersebut daripada kawalan kerajaan untuk membolehkan tumpuan diberikan ke arah pengkormesilan pelabuhan dengan memberi keutamaan kepada perkhidmatan pelanggan.

Selain itu, lebih tumpuan diberikan untuk mempertingkatkan pembinaan infrastruktur di samping memperbaiki lagi kualiti serta tahap perkhidmatan yang disediakan. Untuk itu beberapa pelan pembangunan pelabuhan telah dirancang untuk memastikan pelabuhan tersebut berkeupayaan untuk mengendalikan kargo yang dijangka semakin meningkat pada masa hadapan. Antara yang utama termasuklah pembinaan terminal di Pasir Panjang yang telah dibuka dengan rasminya pada tahun 1998. Dengan pembinaan terminal Pasir Panjang ini ia telah menyediakan kemudahan pengendalian kargo sebanyak 18 juta TEU. Oleh itu, apabila kemudahan terminal tersebut siap sepenuhnya ia akan menyumbang kepada peningkatan dalam pengendalian kargo di Pelabuhan Singapura sebanyak dua kali ganda daripada pengeluaran sebelum ini. Terminal tersebut juga dilengkapi dengan kawasan gudang yang lebih luas atau *distribution park*.

Untuk meningkatkan kecekapan dan kualiti dalam perkhidmatan, Pelabuhan Singapura telah mengukuhkan penggunaan informasi teknologi (IT) dan pengurusan sumber manusia. Pelabuhan Singapura telah menggunakan teknologi informasi yang terkini dalam setiap aspek pentadbiran, perancangan dan perkhidmatan operasi termasuk sistem EDI dan PORTNET. Di samping itu, pelabuhan tersebut turut menyediakan kemudahan pengendalian kontena dengan penggunaan kren generasi keempat untuk memastikan kontena dapat diangkut dengan cepat. Pelabuhan Singapura juga telah

menggunakan pendekatan mewujudkan hubungan yang rapat dengan pelanggan terutama syarikat-syarikat perkapalan utama dunia. Untuk itu, Pelabuhan Singapura telah memperkenalkan strategi untuk menandatangani perjanjian-perjanjian dengan syarikat-syarikat perkapalan tersebut untuk memastikan mereka terus menjadikan Singapura sebagai pusat persinggahan utama di rantau Asia Tenggara.

Dari segi promosi, Pelabuhan Singapura telah menggunakan strategi mempromosikan pelabuhannya sebagai pusat logistik utama dengan penyediaan perkhidmatan pengendalian kargo pintu ke pintu selaras dengan perkembangan logistik di peringkat antarabangsa. Dengan polisi ini Pelabuhan Singapura berfungsi sebagai pusat bagi mempromosi aktiviti-aktiviti yang berkaitan dengan industri perkapalan termasuk *bunkering industry*, pendaftaran kapal, kewangan, insuran dan sebagainya. Pada tahun 1991, Singapura juga telah memperkenalkan pelbagai insentif lain seperti *Approved Shipping Enterprise Scheme (AIS)* di mana di bawah skim ini syarikat-syarikat perkapalan akan menikmati pengecualian cukai sehingga 10 tahun daripada pendapatan yang diperolehi. Untuk memperolehi skim tersebut, syarikat-syarikat perkapalan perlu memastikan bahawa 10 peratus daripada kapal-kapal didaftarkan dengan bendera Singapura. Ternyata skim tersebut telah berjaya menarik perhatian syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa untuk menjadikan Pelabuhan Singapura sebagai pangkalan utama di rantau ini.

Dari segi polisi pemasaran pula, Pelabuhan Singapura telah memastikan penglibatan aktif dengan pelabuhan-pelabuhan lain di dunia melalui penawaran perkhidmatan perundingan di samping bekerjasama dengan pelabuhan-pelabuhan lain di dunia termasuk China, India dan Afrika. Dalam hal ini Singapura mensasarkan untuk memperolehi 20 peratus daripada pendapatannya melalui aktiviti luar negara terutama melalui aktiviti pelaburan dalam bidang logistik serta pembangunan terminal-terminal pelabuhan di luar negara. Pada hari ini Pelabuhan Singapura terlibat dalam projek-projek pembinaan terminal di pelabuhan-pelabuhan utama secara usahasama dengan beberapa buah negara seperti China, India, Vietnam, Indonesia, Korea Selatan, Hong Kong dan Italy. Dengan mengamalkan polisi perkongsian secara usahasama dengan pelabuhan-pelabuhan luar negara ini ia telah menjadi sumber pendapatan tambahan yang penting bagi Singapura melalui keuntungan yang diperolehi.

Akhir sekali, dalam bidang penyelidikan sebuah institut penyelidikan dalam bidang maritim yang dikenali sebagai Institut Maritim Singapura (MI) telah ditubuhkan. Institut ini akan bekerjasama dengan Lembaga Pelabuhan dan Maritim Singapura (MPA) dan *Maritime Cluster Fund (MCF)* dalam usaha untuk menjadikan Singapura sebagai pusat maritim antarabangsa. Untuk memastikan komitmen Singapura yang berterusan dalam memajukan sektor maritimnya, kerjasama turut diadakan dengan sebuah badan yang dikenali sebagai *Agency for Science and Technology and Research (A*STAR)* dan *Economic Development Board* serta institusi pengajian tinggi di Singapura. Untuk merealisasikan perancangan ini, MPA telah memperuntukkan dana sebanyak \$200 juta bagi tempoh 10 tahun yang akan datang bagi tujuan penyelidikan dan pembangunan.¹⁸

Polisi Pembangunan Pelabuhan di Malaysia

Walaupun beberapa strategi telah diperkenalkan oleh Pelabuhan Singapura dalam usaha untuk memajukan sektor pelabuhan dan perkapalannya, negara-negara lain di rantau Asia Tenggara terutama Malaysia juga turut memperkenalkan beberapa dasar dan polisi bagi memajukan sektor maritimnya. Ini jelas terdapat dalam Rancangan-rancangan pembangunan lima tahun (RMK) yang telah dibentuk sejak Malaysia mencapai kemerdekaan sehingga ke pembentukan RMK-10 di mana sektor pelabuhan dan perkapalan negara terus diberi tumpuan.¹⁹ Pelabuhan Kelang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas merupakan dua buah pelabuhan utama bagi Malaysia yang mengendalikan hampir 70 peratus daripada jumlah keseluruhan kargo negara. Dalam masa yang sama kedua-dua buah pelabuhan tersebut turut tersenarai dalam senarai 20 buah pelabuhan kontena utama di dunia.²⁰ Selain daripada Pelabuhan Kelang dan Tanjung Pelepas, Malaysia mempunyai enam buah pelabuhan utama lain iaitu Pelabuhan Johor, Pelabuhan Pulau Pinang, Pelabuhan Kuantan, Pelabuhan Kuching dan Pelabuhan Bintulu yang turut mengalami proses penswastaan bagi mempertingkatkan produktiviti. Seperti pelabuhan-pelabuhan utama lain di rantau ini perkembangan pesat perkapalan kontena dalam tahun 1970-an turut mempengaruhi penyediaan infrastruktur serta perkhidmatan di pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia terutama Pelabuhan Kelang.

Penswastaan Pelabuhan Kelang yang telah dilaksanakan pada tahun 1986 telah menyaksikan operasi pelabuhan dikendalikan oleh dua buah operator pelabuhan iaitu Westport dan Northport Sdn Bhd. Kedua-dua operator pelabuhan ini bertanggungjawab dalam menyediakan infrastruktur pelabuhan yang bersifat *state-of-the-art-facilities* terutama tempat berlabuh atau *berth* yang lebih panjang serta kemudahan tempat penyimpanan kargo yang lebih luas di pelabuhan. Sejak dasar penswastaan diperkenalkan oleh pihak kerajaan, ia telah memberi impak yang tinggi ke atas pengendalian kargo terutama kontena di mana 50 peratus daripada pengeluaran kontena negara dikendalikan oleh kedua-dua terminal pelabuhan ini.

Dalam masa yang sama, kerajaan Malaysia juga telah menjadikan Pelabuhan Kelang sebagai pusat pemunggahan barangan utama negara atau *national load centre* bagi Malaysia. Dasar ini dilaksanakan bertujuan untuk memastikan semua kargo dari Malaysia dieksport melalui Pelabuhan Kelang. Ia juga bertujuan untuk mengurangkan kebergantungan kepada Pelabuhan Singapura apabila dilaporkan hampir 50 peratus daripada barangan Malaysia dieksport melalui pelabuhan tersebut. Untuk merealisasikan dasar tersebut beberapa strategi telah diperkenalkan termasuklah pertama, menyediakan prasarana yang mencukupi di kedua-dua terminal pelabuhan iaitu di Westport dan Northport di samping menyediakan perkhidmatan yang efisien kepada pengguna-pengguna pelabuhan.

Jadual 1.2 menunjukkan kemudahan infrastruktur yang disediakan di kedua-dua buah terminal pelabuhan di Pelabuhan Kelang iaitu Northport dan Westport iaitu kawasan kapal berlabuh atau *berth* yang lebih panjang untuk membolehkan kapal-kapal bersaiz besar berlabuh di pelabuhan tersebut. Terdapat 13 buah kawasan berlabuh yang telah disediakan di Northport manakala Westport menyediakan lima

buah kawasan berlabuh yang dilengkapi dengan peralatan terkini seperti *super panamax quay crane*. Dengan kemudahan-kemudahan ini Pelabuhan Kelang mampu untuk mempertingkatkan produktivitinya. Misalnya pada bulan Mac 2010, Pelabuhan Kelang telah berjaya mencipta rekod dunia dari segi pengendalian kontena iaitu sebanyak 734 pergerakan dalam tempoh satu jam yang melibatkan sebanyak 940 TEUs.²¹ Kejayaan ini dicapai sewaktu kontena dipunggah dengan menggunakan sembilan buah kren dari kapal *M/V CSCL Pusan* yang membawa kontena sebanyak 9,600 TEU.

Jadual 1.2: Kemudahan infrastruktur yang disediakan di Northport dan Westport di Pelabuhan Kelang

Northport

Berthing Facilities			
Berth No.	Length (m)	Depth alongside	Max vessel size (displacement tonnes)
8	213	10.5	40,000
9	320	13.2	60,000
10	320	13.2	60,000
11	226	13.2	60,000

Berthing Facilities			
Berth No.	Length (m)	Depth alongside	Max vessel size (displacement tonnes)
17	213	13	80,000
18	213	13	80,000
19	213	13	80,000
20	213	13	80,000
21	213	13	80,000

Berthing Facilities			
Berth No.	Length (m)	Depth alongside	Max vessel size (displacement tonnes)
12	178	15	120,000
13	178	15	120,000
14	178	15	120,000

Westports

Berthing Facilities			
Berth No.	Length (m)	Depth alongside	Max vessel size (displacement tonnes)
B07	300	15	80,000
B08	300	15	80,000
B09	300	15	115,000
B10	300	15	115,000
B11	300	15	115,000
B12	300	15	115,000

Sumber: http://www.northport.com..news_

Kedua, berusaha untuk menarik lebih banyak syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa atau *main line operators* (MLOs) dengan menawarkan pelbagai insentif seperti rebet, diskaun serta perlepasan bayaran yang dikenakan oleh pelabuhan. Misalnya,

Pelabuhan Kelang telah menawarkan rebet sebanyak RM20 bagi setiap 20 kaki kontena dan RM35 bagi setiap 40 kaki kontena di samping diskaun sebanyak 10 peratus ke atas bayaran bagi perkhidmatan marin seperti pemaliman dan bot tunda. Pelaksanaan dasar ini telah memberi saingan yang hebat kepada Pelabuhan Singapura dalam usaha untuk menarik syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa untuk singgah di pelabuhan utama di Malaysia.

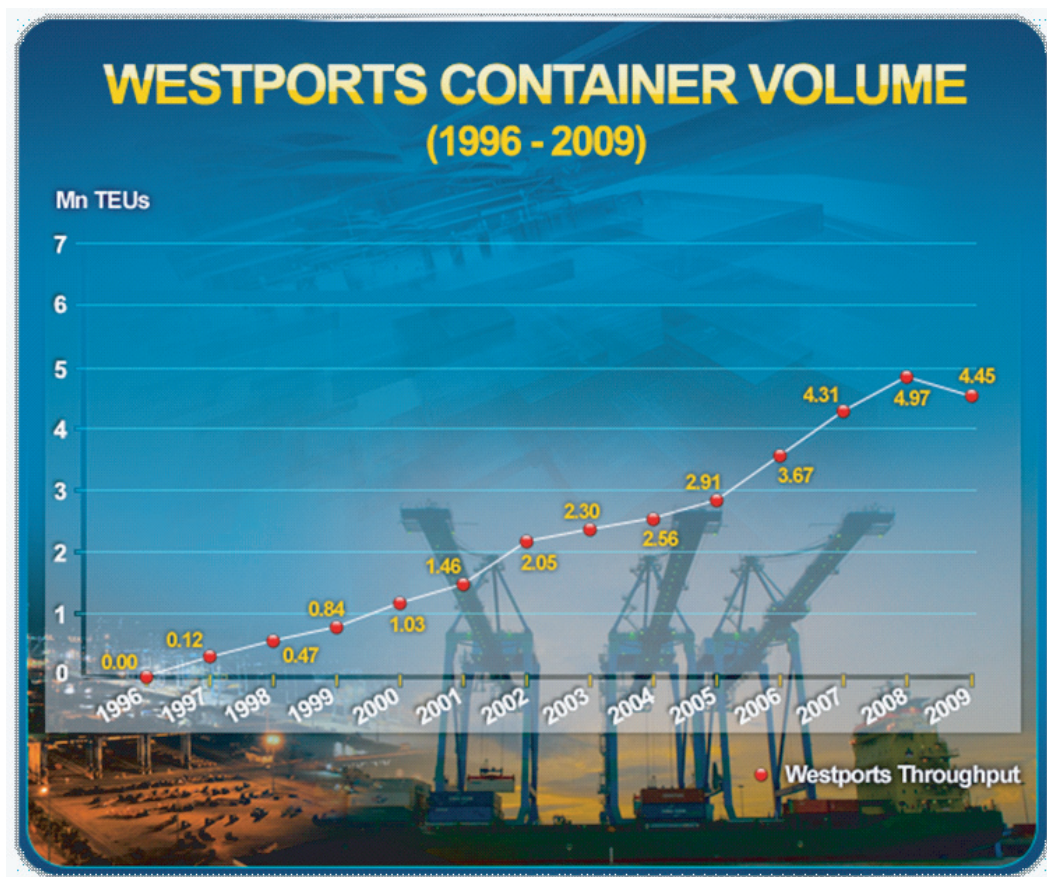
Kemunculan Pelabuhan Tanjung Pelepas yang terletak di negeri Johor telah mewujudkan persaingan dengan Pelabuhan Singapura di mana pelabuhan baru ini telah berjaya menarik syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa yang sebelum ini berpusat di Singapura seperti Maersk-Sealand dari Denmark dan Evergreen dari Taiwan untuk berpindah ke pelabuhan tersebut dan menjadikannya sebagai pusat perdagangan pindah barang atau *transshipment hub* di rantau ini. Berbanding dengan Pelabuhan Singapura, Pelabuhan Tanjung Pelepas mampu menyediakan perkhidmatan yang sama efisien dengan kos yang lebih murah iaitu 30 peratus lebih murah daripada yang ditawarkan oleh

Pelabuhan Singapura. Dengan itu, Pelabuhan Tanjung Pelepas berjaya memperolehi keuntungan apabila kedua-dua syarikat perkapalan antarabangsa tersebut masing-masing menyumbangkan sebanyak 2 juta TEU dan 1 juta TEU setahun.

Sejak tahun 2000, Pelabuhan Tanjung Pelepas terus mencapai kejayaan seperti dapat dilihat pada Jadual 1.3. Misalnya, dalam tempoh enam bulan pertama tahun 2003, pelabuhan tersebut telah mencatat pertumbuhan mendadak sebanyak 37 peratus atau 1.6 juta TEUs dan mensasarkan pengendalian kargo antara 3.5 hingga 3.6 juta TEUs pada tahun 2003.²² Kini, Pelabuhan Tanjung Pelepas muncul sebagai pusat pemungghahan barang kedua negara selepas Pelabuhan Kelang apabila berjaya

menyumbangkan 36.1 peratus daripada jumlah keseluruhan pengendalian kargo negara dalam tempoh enam bulan pertama tahun 2009.²³ Pada tahun 2010, kerajaan Malaysia mensasarkan pertumbuhan dalam pengendalian kontena di pelabuhan-pelabuhan di Malaysia sebanyak

Jadual 1.3: Jumlah pengendalian kontena di Pelabuhan Tanjung Pelepas, 1996-2009 (TEUs)



Sumber: http://www.westport.com.news_

11.7 peratus kepada 17 juta TEUs berbanding dengan 15.7 juta TEUs pada tahun sebelumnya. Walaupun berlaku kemelesetan ekonomi pada tahun 2008-2009 ternyata sektor pelabuhan di Malaysia tidak teruk terjejas berbanding dengan pelabuhan-pelabuhan utama lain di dunia. Sebaliknya pengendalian kargo di Pelabuhan Tanjung Pelepas telah menunjukkan peningkatan sebanyak 10 peratus pada tahun 2010.

Pertumbuhan yang pesat dalam sektor pelabuhan di Malaysia ini didorong oleh pelbagai insentif yang telah diberi oleh kerajaan. Ia merupakan sebahagian daripada polisi kerajaan dalam usaha untuk menarik lebih banyak syarikat-syarikat perkapalan utama singgah di pelabuhan-pelabuhan negara. Antaranya termasuklah membentuk

perkongsian pintar dengan syarikat-syarikat perkapalan asing serta mempertingkatkan produktiviti dalam tempoh yang singkat. Dalam tempoh Rancangan Malaysia Kesepuluh (RMK-10), pihak kerajaan akan terus berusaha untuk mempertingkatkan infrastruktur pelabuhan, termasuk kerja-kerja untuk mendalamkan laluan perkapalan di Pelabuhan Kelang untuk membolehkan kapal-kapal yang bersaiz besar berlabuh di pelabuhan utama negara. Di samping itu kerajaan juga akan meneruskan usaha-usaha untuk mewujudkan nilai tambah kepada perkhidmatan yang diberikan termasuk perkhidmatan yang disediakan di gudang-gudang atau *distribution park services*, pusat makanan halal serta Zon Perdagangan Bebas.

Kesimpulan

Berdasarkan perbincangan di atas jelas menunjukkan kepentingan pelabuhan sebagai pemangkin kepada perkembangan ekonomi sesebuah negara termasuk negara-negara di rantau Asia Tenggara. Pada hari ini, peranan pelabuhan telah banyak mengalami perubahan akibat globalisasi yang perlu diambil kira oleh penggubal-penggubal polisi di rantau ini. Antaranya termasuklah dari segi penciptaan teknologi serta perkembangan ekonomi semasa. Walaupun ekonomi dunia mengalami kemelesetan antara tahun 2008-2009, namun perdagangan antarabangsa telahpun beransur pulih sejak awal tahun 2011 seperti yang telah dibincangkan. Oleh itu, usaha untuk memajukan sektor pelabuhan perlu diteruskan bagi jangkamasa panjang terutama dalam menyediakan pelbagai kemudahan dan infrastruktur serta perkhidmatan pelabuhan bagi mempertingkatkan produktiviti. Dalam hal ini, Singapura dan Malaysia merupakan dua buah negara di Asia Tenggara yang konsisten dalam penggubalan dasar serta polisi dalam usaha untuk memajukan sektor maritimnya.

Di Singapura, sektor pelabuhan dan perkapalan merupakan nadi kepada pertumbuhan ekonominya sejak berada di bawah pentadbiran British pada abad ke 19. Sehingga ke hari ini, pelbagai usaha telah dilakukan oleh kerajaan Singapura terutama dalam pembentukan dasar dan polisi yang berkaitan hingga mampu menjadikan Singapura sebagai pusat maritim utama di dunia. Dalam masa yang sama, negara-negara lain di Asia Tenggara terutama Malaysia turut memperkenalkan pelbagai dasar dan polisi bagi memajukan sektor pelabuhannya. Dasar penswastan pelabuhan yang bermula dengan Pelabuhan Kelang serta pembentukan Pelabuhan Tanjung Pelepas merupakan antara kejayaan Malaysia dalam merancang pembangunan sektor pelabuhan negara yang mula diikuti oleh negara-negara Asia Tenggara yang lain seperti Filipina dan Indonesia.

Rujukan

Chia Lin Sien, etal, 2003, *Southeast Asian Regional Port Development A Comparative Analysis*, ISEAS, Singapore.

Economic Report 2010/2011, 2010, Ministry of Finance, Malaysia.

- Hanizah Idris 2009, 'The Survival of Port of Singapore: Adapting to Technological Change, 1819-1941,' dalam *Maritime Social and Economic Developments in Southeast Asia*, Monograph Series 4, IOES: Universiti Malaya.
- Hanizah Idris 2006, *Asia Tenggara Kontemporari*, Penerbit Universiti Malaya: Kuala Lumpur
- Leinbach, Thomas R dan Chia Lin Sien 1998, *South-East Asian Transport Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press.
- Laporan Ekonomi 2003/2004*, 2003, Kementerian Kewangan Malaysia, Malaysia.
- Robinson, Ross 1998, "Regional Ports Development", edited by Thomas R. Leinbach dan Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport Issues in Development*.
- Tang, Roger YW dan Ali M. Metwalli 2006, *Mergers and Acquisitions in Asia a global perspective*, Routledge Taylor and Francis Group, London.
- Trace, Keith, Frielink, Barend dan Hew, Denis 2009, "Maritime Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview," Southeast Asia Working Papers Series, Manila: Asian Development Bank.

Endnota

- ¹ Hanizah Idris adalah seorang Pensyarah di Jabatan Asia Tenggara di Universiti Malaya.
- ² "Port and Multimodal Transport Developments", dalam *Review of Maritime Transport, 2008*, UNCTAD, New York. 2008, hlm. 94.
- ³ TEU atau *twenty equivalent unit* adalah ukuran standard berdasarkan ISO yang diterima pakai di peringkat antarabangsa bagi mengira jumlah kontena.
- ⁴ Trace, Keith, Frielink, Barend dan Hew, Denis 2009, "Maritime Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview," Southeast Asia Working Papers Series, Manila: Asian Development Bank, hlm.14.
- ⁵ "Malaysian ports register positive growth," diakses pada 12 April 2011 dlm <http://www.ptp.com.my/media-news.aspx?mid=1&mnid=7&cid>
- ⁶ "Port and Multimodal Transport Developments", dalam *Review of Maritime Transport, 2008*, UNCTAD, New York. 2008, hlm. 97.
- ⁷ Hanizah Idris 2009, "The Survival of Port of Singapore: Adapting to Technological Change, 1819-1941,' dalam *Maritime Social and Economic Developments in Southeast Asia*, Monograph Series 4, IOES: Universiti Malaya.
- ⁸ Chia Lin Sien, etal, 2003, *Southeast Asian Regional Port Development A Comparative Analysis*, Singapore: ISEAS, hlm. 34.
- ⁹ Leinbach, Thomas R dan Chia Lin Sien 1998, *South-East Asian Transport Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press, hlm. 100.
- ¹⁰ Tang, Roger YW dan Ali M. Metwalli 2006, *Mergers and Acquisitions in Asia a global perspective*, Routledge Taylor and Francis Group: London, hlm. 1.
- ¹¹ Trace, Keith, Frielink, Barend dan Hew, Denis 2009, "Maritime Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview," Southeast Asia Working Papers Series, Manila: Asian Development Bank, hlm. 3.
- ¹² Leinbach, Thomas R, etal, *South-East Asian Transport*, hlm. 138.

- ¹³ Chia Lin Sien, etal, 2003, *Southeast Asian Regional Port Development*, hlm. 11.
- ¹⁴ Hanizah Idris 2009, "The Survival of Port of Singapore: Adapting to Technological Change, 1819-1941," hlm. 84.
- ¹⁵ Robinson, Ross 1998, "Regional Ports Development", edited by Thomas R. Leinbach dan Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport Issues in Development*, hlm. 151.
- ¹⁶ Leinbach, Thomas R, etal, *Southeast Asian Transport*, hlm. 153.
- ¹⁷ Chia Lin Sien, etal, 2003, *Southeast Asian Regional Port Development*, hlm. 32.
- ¹⁸ "Singapore Sets Up Maritime Institute", diakses pada 15 Mac 2011, http://www.portsworld.com/news/2010/pw37_10_oct04_3.htm
- ¹⁹ Untuk keterangan lanjut sila rujuk, Hanizah Idris, "Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Utama Malaysia Dalam Konteks Serantau dan Global," Disunting oleh Hanizah Idris, 2006, *Asia Tenggara Kontemporari*, Penerbit Universiti Malaya: Kuala Lumpur.
- ²⁰ *Economic Report 2010/2011*, 2010, Ministry of Finance, Malaysia, hlm. 49.
- ²¹ "Port and Multimodal Transport developments", dalam *Review Maritime Transport 2010*, New York:UNCTAD, hlm. 100.
- ²² *Laporan Ekonomi 2003/2004*, 2003, Kementerian Kewangan Malaysia: Malaysia, hlm. 49.
- ²³ *Economic Report 2010/2011*, 2010, Ministry of Finance: Malaysia, hlm. 49.