

KEPENTINGAN UNTUK MEMPERTINGKATKAN PERANAN PELABUHAN-PELABUHAN DI MALAYSIA DALAM ABAD KE-21

Hanizah Hj. Idris

Pengenalan

Perkembangan pesat ekonomi Malaysia sejak sepuluh tahun kebelakangan ini telah menjadikan Malaysia sebagai salah sebuah negara yang mempunyai peratus kadar pertumbuhan ekonomi yang tinggi di rantau Asia Tenggara. Walaupun kemelesetan ekonomi telah melanda rantau ini sejak pertengahan tahun 1997, Malaysia bernasib baik kerana telah beransur-ansur pulih terutama dalam sektor pengeksportannya. Sektor-sektor lain terutama pelabuhan terus berkembang dan memainkan peranan penting dalam mengendalikan import dan eksport barangan samada dari dalam dan luar negara. Justeru itu peranan yang dimainkan oleh pelabuhan-pelabuhan di Malaysia adalah semakin penting terutama dalam abad ke 21 bagi memastikan ia dapat memenuhi keperluan negara. Kepentingan untuk mempertingkatkan lagi peranan pelabuhan-pelabuhan di Malaysia memang tidak dapat dinafikan kerana kira-kira 95% daripada barangan Malaysia yang dieksport adalah melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut.

“Following the economic crisis, our economic recovery plans are very much dependent on an export-led strategy. In 1998, our exports totalled RM282bil and our imports are worth RM218bil. Total trade value is therefore RM500bil which is 380% of our GDP of RM131bil. So, efficiency of the ports sector is indirectly contributing to 380% of our GDP.”

Berdasarkan kenyataan di atas jelas menunjukkan kepentingan pelabuhan-pelabuhan di Malaysia memandangkan sumbangannya yang besar dalam mempertingkatkan ekonomi negara. Misalnya dalam tahun 2000 jumlah kapasiti kargo yang telah dikendalikan oleh pelabuhan-pelabuhan di Malaysia telah meningkat kepada 254.5 juta tan berbanding dengan 152.3 juta tan dalam tahun 1995. Selari dengan matlamat kerajaan untuk menjadikan Malaysia sebagai sebuah negara Maritim atau *Maritime Nation* dalam abad ke 21, pelbagai mekanisme telah diperkenalkan untuk mempertingkatkan lagi peranan pelabuhan-pelabuhan tersebut.

Struktur Asas Pentadbiran Pelabuhan-Pelabuhan Di Malaysia

Pada keseluruhannya terdapat kira-kira 100 buah pelabuhan yang diiktiraf oleh pihak Jabatan Laut Malaysia termasuk pelabuhan-pelabuhan kecil seperti Pelabuhan Tabal di Kelantan dan Pelabuhan Pasir Hitam di Perak. Sarawak

merupakan negeri yang mempunyai jumlah pelabuhan yang paling tinggi di Malaysia termasuk kira-kira 40 buah tempat persinggahan atau *landing point* yang kemudian diikuti pula oleh negeri Perak, Johor dan Sabah.

Dari segi sejarah, pentadbiran pelabuhan-pelabuhan di Sabah, Sarawak dan Brunei pada suatu ketika dahulu dikenali sebagai Borneo yang mempunyai pelabuhan-pelabuhan yang bebas dari segi politik serta ditadbir oleh kesultanan-kesultanan Brunei dan Sulu. Keadaan ini berterusan sehingga terbentuknya sebuah negeri yang tersendiri serta pentadbirannya. Begitu juga dengan pelabuhan-pelabuhan yang terletak di Semenanjung Tanah Melayu. Sungguhpun demikian sejarah telah membuktikan bahawa satu bentuk sistem pentadbiran pelabuhan yang baik telah wujud sejak zaman kegemilangan kesultanan Melaka pada abad ke 15 sehingga Melaka muncul sebagai sebuah kerajaan maritim yang utama pada ketika itu.

Kini pentadbiran pelabuhan-pelabuhan di Malaysia adalah lebih teratur di mana pelabuhan-pelabuhan tersebut diletakkan di bawah pentadbiran badan-badan pelabuhan tertentu atau *Authority* yang telah dibentuk. Pada keseluruhannya pentadbiran pelabuhan boleh dibahagikan kepada dua bahagian iaitu di peringkat persekutuan dan kedua ialah di peringkat negeri. Terdapat enam buah badan pelabuhan yang terletak di bawah pentadbiran persekutuan iaitu *Klang Port Authority, Penang Port Authority, Johore Port Authority, Bintulu Port Authority, Kuantan Port Authority* dan *Kemaman Port Authority*. Sementara di bawah pentadbiran kerajaan negeri pula terdapat kira-kira empat buah badan pelabuhan iaitu *Sabah Port Authority, Miri Port Authority, Kuching Port Authority* dan *Rajang Port Authority*. Di bawah *Sabah Port Authority* pula terdapat enam buah pelabuhan yang terletak di bawah pengawalannya iaitu Pelabuhan Kota Kinabalu, Pelabuhan Sandakan, Pelabuhan Tawau, Pelabuhan Lahad Datu, Pelabuhan Semporna, Pelabuhan Kunak dan Pelabuhan Kudat.

Selain daripada pelabuhan-pelabuhan yang disenaraikan di atas terdapat kira-kira 80 buah pelabuhan serta tempat persinggahan lain yang boleh digunakan. Kesemua pelabuhan-pelabuhan ini diletakkan dibawah pengawasan Jabatan Laut. Antaranya termasuklah Pelabuhan Labuan, Pelabuhan Telok Intan, Pelabuhan Port Dickson, Pelabuhan Tumpat, Pelabuhan Kota Baru dan Pelabuhan Limbang.

Kepentingan Untuk Mempertingkatkan Peranan Pelabuhan-Pelabuhan Di Malaysia

Selari dengan perkembangan sektor perkapalan yang semakin meningkat dalam abad ke 21 terutama di dalam bidang pengkontenaan, pihak kerajaan telah memperkenalkan beberapa pendekatan baru untuk mempertingkatkan peranan pelabuhan-pelabuhan ini. Antaranya termasuklah dari segi pentadbiran,

infrastruktur serta perkhidmatan yang dapat membantu mempertingkatkan lagi peranan pelabuhan-pelabuhan tersebut. Misalnya dari segi pentadbiran iaitu melalui program penswastaaan serta pengkorporatan pelabuhan yang telah diperkenalkan, sistem pengendalian sesebuah pelabuhan menjadi lebih teratur dan dapat beroperasi dengan lebih lancar.

i) Penswastaaan Dan Pengkorporatan Pelabuhan

Sehingga awal tahun 1998, terdapat beberapa buah pelabuhan samada yang terletak di bawah pentadbiran negeri atau persekutuan telah diswastakan dan dikorporatkan. Pelabuhan Kelang yang terletak di bawah pentadbiran persekutuan merupakan pelabuhan yang pertama di Malaysia yang telah diswastakan iaitu dalam tahun 1986. Ini diikuti oleh pelabuhan-pelabuhan lain yang turut mengalami proses penswastaaan iaitu Pelabuhan Kuantan, Pelabuhan Johor serta yang terbaru ialah Pelabuhan Tanjung Pelepas. Sementara pelabuhan-pelabuhan yang terletak di bawah pentadbiran negeri yang diswastakan termasuklah Pelabuhan Lumut, Pelabuhan Melaka, Pelabuhan Kertih dan Pelabuhan Sungai Udang. Selain daripada mengalami proses penswastaaan terdapat juga pelabuhan-pelabuhan yang mengalami proses pengkorporatan iaitu dua buah pelabuhan yang terletak dibawah pentadbiran persekutuan iaitu Pelabuhan Pulau Pinang dan Pelabuhan Bintulu.

Titik permulaan pembangunan pesat pelabuhan di Malaysia berlaku sejak pentadbiran dan operasi Pelabuhan Kelang diswastakan dalam tahun 1986. Walaupun pelabuhan tersebut telah beroperasi selama lebih kurang 25 tahun tetapi hanya sekitar tahun 1986 sahaja satu langkah agresif telah diambil oleh pihak kerajaan untuk mempertingkatkan mutu operasinya iaitu melalui penswastaaan. Sejak dibangunkan dalam tahun 1973 dengan infrastruktur pelabuhan yang bersesuaian pada masa itu, Pelabuhan Kelang telah muncul sebagai salah sebuah pelabuhan terawal di Asia Tenggara yang menerima perubahan dalam aspek pentadbiran dan operasinya. Sebelum proses penswastaaan dijalankan pentadbiran pelabuhan ini adalah di bawah *Klang Port Authority* atau (*KPA*). Kemudian dalam tahun 1986, KPA telah menswastakan terminalnya yang kini dikenali sebagai *Klang Container Terminal (KCT)*.

Dalam tahun 1992, Pentadbiran Pelabuhan Kelang atau lebih dikenali sebagai *Klang Port Management (KPM)* telah dibentuk untuk mengawal operasi di terminal kedua di Pelabuhan Kelang. Dan dalam tahun 1994 Pelabuhan Barat atau lebih dikenali sebagai *West Port* telah diswastakan serta dikendalikan oleh operator persendirian iaitu *Klang Multi Terminal (KMT)*. Dengan itu sehingga tahun 2000, Pelabuhan Kelang terus berkembang dengan pembangunan pesat dua buah kawasan pelabuhan barunya iaitu Pelabuhan Barat (*West Port*) dan Pelabuhan Utara (*North Port*).

Sungguhpun demikian, sekitar tahun 1980an memang tidak dapat

dinafikan bahawa kira-kira 50% daripada kargo dari Malaysia masih dieksport melalui Pelabuhan Singapura tetapi jumlah tersebut dijangka berkurangan dalam abad ke 21 ini. Walaupun Pelabuhan Kelang serta pelabuhan-pelabuhan lain di Malaysia mempunyai visinya yang tersendiri dalam memperkembangkan sektor pelabuhannya namun langkah-langkah tertentu perlu diambil untuk mempertingkatkan peranannya supaya Malaysia dapat memajukan sektor pelabuhannya serta bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di dunia. Selain daripada Pelabuhan Singapura terdapat juga pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara yang turut memperkembangkan sektor pelabuhannya. Antaranya termasuklah Pelabuhan Tanjung Priok di Indonesia, Pelabuhan Muara di Brunei, Pelabuhan Phuket di Thailand dan Pelabuhan Yangon di Myanmar.

Selain daripada Pelabuhan Kelang sebuah lagi pelabuhan utama yang telah mengalami proses penswastaaan ialah Pelabuhan Johor. Sejak mula dibangunkan dalam tahun 1977, Pelabuhan Johor terus berkembang dengan pesatnya. Kedudukannya yang terletak di selatan Semenanjung Tanah Melayu serta berhadapan dengan Selat Johor menuju ke Selat Singapura telah menjadi tempat persinggahan pilihan yang bersesuaian bagi kapal-kapal selain daripada Pelabuhan Singapura. Ekoran daripada perkembangan pesat tersebut sejak penubuhannya maka dalam tahun 1996 pelabuhan tersebut telah diswastakan dengan sepenuhnya bagi mempertingkatkan lagi struktur pentadbiran serta operasi pengendaliannya. Sebuah lagi pelabuhan yang terletak di Johor yang turut diswastakan ialah Pelabuhan Tanjung Pelepas. Dalam tahun 1995 pihak kerajaan bersama-sama dengan Pelabuhan Johor iaitu *Johor Port Authority (JPA)* serta *Seaport Terminal Sdn. Bhd.* telah menandatangani perjanjian penswastaaan yang bertujuan untuk membangunkan pelabuhan tersebut yang merupakan pelabuhan yang terkini dibina dan seterusnya diswastakan.

ii) Keperluan Untuk Mempertingkatkan Infrastruktur Pelabuhan

Untuk memastikan sesebuah pelabuhan dapat beroperasi dengan lancar ia perlu dilengkapi dengan infrastruktur pelabuhan yang terkini yang dapat menampung perkembangan sektor perkapalan khasnya perkapalan kontena yang semakin pesat dalam abad ke 21. Selepas pelaksanaan program penswastaaan pelabuhan, langkah seterusnya yang diambil oleh operator-operator persendirian di pelabuhan-pelabuhan adalah untuk mempertingkatkan infrastruktur pelabuhan supaya dapat memenuhi permintaan pesat perkapalan dunia.

“The South-East Asian economies have been at the forefront of world container trade growth since the mid-1980s. Between 1990 and 1999, the number of containers handled by ports in the ASEAN region increased by nearly 220% and preliminary estimates for 1999 indicate total regional demand of around 30.5 million TEUs.”

Pelabuhan Kelang yang dikendalikan oleh tiga buah operator persendirian iaitu KPM, KCT dan KMT telah mengendalikan kira-kira 55% daripada perdagangan kontena negara. Begitu juga dengan pelabuhan lain seperti Pelabuhan Johor yang telah muncul sebagai pelabuhan kedua penting selepas Pelabuhan Kelang di Semenanjung Tanah Melayu yang mengendalikan kira-kira 22.7 % daripada jumlah keseluruhan perdagangan di Semenanjung Tanah Melayu. Oleh itu perkembangan pesat pelabuhan-pelabuhan ini telah membawa kepada pembinaan lebih banyak infrastruktur pelabuhan.

“There must be enormous scope for long-term development of facilities to meet changing requirement of trade. The port operating environments need to be supply-driven and of course there is an overriding need for a load centre to be efficient and offer state-of-the-art facilities, similar to those available at world-class ports.”

Perkembangan pesat sektor pelabuhan serta perkapalan ini juga telah mendorong para pelabur samada dari dalam dan luar negara untuk membuat pelaburan terutama dalam menyediakan infrastruktur pelabuhan yang berteknologi tinggi. Antara infrastruktur yang disediakan termasuklah limbungan-limbungan, dermaga-dermaga, tempat kapal berlabuh atau *berth* serta alat-alat pengendalian kargo terutama kontena yang mempunyai permintaan yang tinggi. Pelabuhan Barat misalnya yang merupakan salah sebuah pelabuhan utama di Malaysia telah dilengkapi dengan kemudahan tempat kapal berlabuh sepanjang 600 meter serta 10 buah kren bagi setiap 1,200 meter di kawasan pelabuhan. Oleh itu dengan infrastruktur yang baru ini Pelabuhan Barat dapat mengendalikan kapal-kapal kontena yang berada di dalam kategori terbesar yang berlabuh di pelabuhannya.

Selain daripada Pelabuhan Barat di Pelabuhan Kelang, pembangunan infrastruktur yang pesat juga berlaku di pelabuhan-pelabuhan lain seperti Pelabuhan Johor, Pelabuhan Tanjung Pelepas, Pelabuhan Pulau Pinang dan Pelabuhan Kuantan. Kedudukan Pelabuhan Johor yang terletak di kawasan zon perindustrian di Pasir Gudang telah memberi banyak kelebihan dari segi pelaburan samada dari segi industri ringan, sederhana dan berat. Kawasan perindustrian seluas 3,000 hektar tersebut mengandungi lebih daripada 250 buah kilang yang kebanyakannya terdiri daripada pelaburan asing termasuk dari Singapura, Jepun, Taiwan, Amerika Syarikat dan negara-negara Kesatuan Eropah.

Oleh itu, secara tidak langsung ciri tersebut telah menjadi pemangkin kepada pelabur-pelabur lain membuat pelaburan untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan. Misalnya dalam tahun 1996 sebanyak RM10 juta telah diperuntukkan oleh Pelabuhan Johor untuk melengkapkan pelabuhannya dengan kemudahan komputer serta membina sebuah pusat pengendalian komputer di kawasan pelabuhan tersebut. Tujuan pembinaan pusat tersebut adalah untuk membolehkan Pelabuhan Johor dapat beroperasi dalam pengendalian kapal dan

kargo selama 24 jam secara berterusan. Seperti Pelabuhan Barat juga Pelabuhan Johor juga telah mengalami pelbagai peringkat pembangunan infrastruktur sejak tahun 1986 terutama infrastruktur yang berkaitan dengan pengendalian kontena. Sehingga tahun 1996 Pelabuhan Johor terus mengalami penambahan dalam pembinaan infrastrukturnya di mana fasa keempat pembinaan kelengkapan tersebut telah bermula. Ia melibatkan pembinaan kawasan berlabuh bagi kapal-kapal sepanjang 200 meter dan ini menjadikan jumlah keseluruhan kawasan kapal berlabuh adalah sepanjang 420 meter.

Selain daripada menyediakan kemudahan infrastruktur untuk mengendalikan kontena, Pelabuhan Johor juga telah menyediakan infrastruktur pelabuhan yang berkaitan dengan pengendalian kargo pukal (*bulk cargo*) samada kargo pukal kering (*dry bulk cargo*) atau kargo pukal cecair (*liquid bulk cargo*) yang menyumbang kira-kira 55% daripada jumlah keseluruhan kargo yang dikendalikan di pelabuhan.

“Liquid bulk cargo trade at Johor Port is expected to further grow with the completion of a new hazardous cargo jetty. The jetty, which is capable of handling 70,000 dwt carriers, is expected to further enhance the share of liquid bulk traffic at Johor Port.”

Bagi Pelabuhan Tanjung Pelepas pula iaitu sebuah pelabuhan terbaru yang dibina kini sedang mengalami proses pembinaan infrastruktur pelabuhannya. Terdapat lima fasa pembangunan yang telah dicadangkan, melalui Pelan Pembangunan Pelabuhan yang bernilai RM2.4 billion. Dalam fasa pertama, pelabuhan ini telah dilengkapi dengan enam buah kawasan tempat kapal kontena berlabuh sepanjang 360 meter serta alat-alat pengangkutan utama seperti kren, traktor dan trailer bagi tujuan untuk mengangkut kontena-kontena dalam jumlah yang banyak dalam satu masa. Kerja-kerja pembinaan kawasan tempat kapal berlabuh masih diteruskan dan dijangka dapat disiapkan secara berperingkat-peringkat pada pertengahan tahun 2000 dan 2001. Dengan kelengkapan infrastruktur pelabuhan yang terbaru ini Pelabuhan Tanjung Pelepas dijangka dapat mengendalikan kontena kira-kira 3.8 juta *twenty foot equivalent Unit (TEUs)* setahun.

Sebuah lagi pelabuhan yang sedang berkembang dengan pesatnya dari segi infrastruktur ialah Pelabuhan Pulau Pinang. Di bawah Penang Port Sdn.Bhd.atau (*PPSB*), pelbagai infrastruktur pelabuhan telah dan sedang disediakan. Seperti Pelabuhan Barat, Pelabuhan Johor dan Pelabuhan Tanjung Pelepas, infrastruktur pelabuhan ini juga memberi tumpuan kepada kemudahan untuk mengendalikan kontena. Antara infrastruktur pelabuhan yang telah disediakan termasuklah Terminal Kontena Butterworth, Terminal Kontena Utara Butterworth, limbungan-limbungan, Terminal Kargo Pukal di Prai dan sebuah Terminal Feri. Usaha untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan diteruskan dimana tambahan kawasan tempat kapal berlabuh sepanjang 250 meter di Terminal Kontena Butterworth telah siap dibina pada pertengahan tahun

1999 dengan menjadikan jumlah keseluruhan kawasan tempat kapal berlabuh ini adalah sepanjang 600 meter.

Di samping itu, sebanyak RM 1.1 juta telah dilaburkan oleh PPSB untuk memperlengkapkan pelabuhannya dengan sistem pengendalian komputer yang berteknologi tinggi. Dengan kelengkapan infrastruktur yang akan disediakan ini Terminal Kontena Butterworth dijangka dapat mengendalikan jumlah kontena sehingga 1 juta TEUs dalam tahun 2000.

Sebuah lagi pelabuhan yang terletak di pantai timur Semenanjung Tanah Melayu yang telah diswastakan ialah Pelabuhan Kuantan. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang kelima diswastakan dalam program penswastaan yang diperkenalkan oleh pihak kerajaan. Fokus utama pembinaannya sejak kira-kira 15 tahun yang lalu adalah sebagai pemangkin kepada pembangunan industri khususnya industri petrokimia yang terletak di pantai timur. Untuk itu pelbagai pelan pembangunan telah dirancang untuk mempertingkatkan lagi infrastruktur pelabuhan yang berkaitan termasuk pembinaan kawasan tempat kapal berlabuh khas untuk mengendalikan petrokimia tersebut. Di samping itu, Pelabuhan Kuantan juga tidak ketinggalan dalam menyediakan infrastruktur yang berkaitan dengan pengendalian kontena di pelabuhannya.

iii) Perkhidmatan-perkhidmatan Pelabuhan

Peningkatan sesebuah pelabuhan seringkali diukur melalui mutu perkhidmatan yang diberikan kepada pengguna-pengguna pelabuhan. Perkhidmatan yang baik amat bergantung kepada infrastruktur pelabuhan yang moden dan berteknologi tinggi. Antara perkhidmatan-perkhidmatan penting yang disediakan hampir di setiap pelabuhan ialah *pilotage*, *tugboat services*, perkhidmatan bomba dan penyelamat, *stevedorage*, *bunkering*, *lay-up* dan perkhidmatan membaiki kapal.

Semua pelabuhan di Malaysia menyediakan perkhidmatan *pilotage* di pelabuhan masing-masing. Pelabuhan Johor misalnya, ada menyediakan perkhidmatan *pilotage* terutama kepada kapal-kapal yang melebihi 45m LOA yang ingin memasuki atau meninggalkan kawasan pelabuhan. Di samping itu, setiap kapal yang ingin berlabuh di pelabuhan perlu memberitahu pihak pentadbiran pelabuhan 24 jam sebelum ketibaan mereka. Selain daripada perkhidmatan tersebut terdapat juga perkhidmatan *tugboat* yang bertugas menunda kapal-kapal di kawasan pelabuhan.

Langkah-langkah keselamatan juga menjadi ciri perkhidmatan penting yang disediakan di kawasan pelabuhan. Beberapa pasukan keselamatan telah ditempatkan di semua kawasan pelabuhan terutama di kawasan yang berisiko tinggi seperti kawasan pengendalian petrokimia dan yang berkaitan dengannya. Sementara itu kapal-kapal kargo yang singgah di pelabuhan juga akan menerima perkhidmatan *stevedorage*. Perkhidmatan ini merupakan perkhidmatan mengangkut dan memunggah kargo dari kapal-kapal yang sentiasa beroperasi di

pelabuhan. Sewaktu pemunggahan kargo dilakukan kapal-kapal juga boleh memperoleh perkhidmatan lain seperti *bunkering* di limbungan-limbungan yang disediakan. Perkhidmatan *bunkering* merupakan penyediaan bekalan-bekalan utama bagi kapal-kapal seperti bekalan minyak.

Satu lagi perkhidmatan yang disediakan di pelabuhan-pelabuhan terutama di pelabuhan-pelabuhan besar di Malaysia ialah perkhidmatan membaiki kapal. Perkhidmatan membaiki kapal merupakan satu aspek perkhidmatan yang semakin penting disediakan di pelabuhan-pelabuhan utama di dunia termasuk di Singapura, Indonesia dan Jepun. Ini telah mewujudkan persaingan di antara pelabuhan-pelabuhan tersebut terutama dalam menyediakan perkhidmatan membaiki kapal dalam masa yang singkat serta dengan bayaran perkhidmatan yang berpatutan. Kepakaran yang tinggi terutama dalam bidang kejuruteraan perkapalan adalah amat diperlukan supaya setiap kapal yang memerlukan perkhidmatan tersebut dapat memperolehinya dalam jangkamasa yang ditetapkan. Antara jenis kapal yang telah memperoleh perkhidmatan membaiki kapal di pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia termasuklah kapal-kapal tangki dan kapal-kapal yang membawa cecair gas asli atau LNG

iv) Operasi Pelabuhan

Dengan struktur pentadbiran yang teratur, kelengkapan infrastruktur pelabuhan yang terkini serta perkhidmatan yang cekap, sesebuah pelabuhan dapat memainkan peranannya dengan lebih berkesan dalam abad ke 21. Ia dapat dibuktikan melalui peningkatan dalam semua jenis kargo yang dikendalikan di pelabuhan-pelabuhan di Malaysia antara tahun 1990 hingga tahun 2000 seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 1.

Di samping itu, pihak kerajaan juga turut memainkan peranan penting dalam mempertingkatkan operasi pelabuhan di Malaysia. Dalam tahun 1997 kerajaan telah mengambil keputusan untuk menurunkan bayaran tarif yang dikenakan untuk pengendalian kontena iaitu dari RM140 ke RM70 bagi setiap kotak kontena bersamaan dengan 20 kaki dan dari RM210 ke RM105 bagi setiap kotak kontena bersamaan dengan 40 kaki. Jumlah bayaran tersebut adalah jauh lebih murah daripada yang dikenakan di Pelabuhan Singapura iaitu antara S\$74.75 hingga S\$97.75 bagi setiap kotak kontena bersamaan dengan 20 kaki dan antara S\$111.25 hingga S\$148.75 bagi setiap kotak kontena bersamaan dengan 40 kaki dikendalikan di pelabuhannya. Oleh itu para pengguna pelabuhan mempunyai pilihan yang lain selain daripada Pelabuhan Singapura yang turut menyediakan perkhidmatan yang sama.

Sementara itu, operasi pelabuhan di pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia telah menunjukkan peningkatan yang menggalakkan. Misalnya dalam tahun 1997 pengendalian kargo di Pelabuhan Johor telah meningkat kepada 19.2

juta tan berbanding dengan 17.5 juta tan dalam tahun sebelumnya. Dari segi jenis keseluruhan kargo yang dikendalikan pula kargo pukal cecair dan kargo pukal kering merupakan jenis kargo yang paling banyak dikendalikan di Pelabuhan Johor dan diikuti pula dengan kontena yang merupakan 24% dari keseluruhan kargo yang dikendalikan di pelabuhan tersebut.

Sementara Pelabuhan Kelang pula telah muncul sebagai pelabuhan yang kelapan tersibuk di dunia berdasarkan jumlah kapal serta jenis kapal yang singgah di pelabuhan tersebut. Lima buah kumpulan syarikat perkapalan yang utama di dunia yang telah menggunakan perkhidmatan di Pelabuhan Kelang ialah Maersk/Sealand, The New World Alliance, New Grand Alliance, NSCSA/Norasias/CMA dan Hanjin/Cho Yang/DSR Senator.

Manakala dari segi jumlah pengendalian kontena pula, dalam tahun 1999 Pelabuhan Kelang telah muncul sebagai pelabuhan kontena yang ke 14 tersibuk

Jadual 1

Jumlah Kargo Mengikut Jenis Yang Dikendalikan di Pelabuhan-Pelabuhan Malaysia, 1990-2000, (Juta Tan)

Jenis Kargo/Tahun	1990	1995	2000
Kargo pukal	25.3	30.1	36.2
Pukal cecair	47.2	60.7	87.6
Pukal kering	15.2	23.7	41.3
Kontena	15.7	37.8	89.4
Jumlah	103.4	152.3	254.5

Sumber: Lihat "Ports Malaysia 1997: A Review", Straits Shipper (August 18-24, 1997), dalam http://www.kct.com.my/articles/article97_aug1.htm

di dunia dengan jumlah pengendalian kontena sebanyak 2.55 juta teus. (sila rujuk Jadual 2). Ia merupakan satu pencapaian yang terbaik setakat ini bagi Pelabuhan Kelang yang telah berusaha untuk memperbaiki kedudukannya daripada berada di tempat yang ke 28 dalam tahun 1998 iaitu kenaikan sebanyak 40%. Berdasarkan Jadual 2 tersebut, Pelabuhan Kelang bukan sahaja berjaya memperbaiki kedudukannya tetapi berjaya mengatasi dua buah pelabuhan di Jepun iaitu Pelabuhan Kobe dan Yokohama. Sungguhpun demikian jurang

Jadual 2

**Kedudukan 20 Buah Pelabuhan Kontena Tertinggi Di Dunia (1998/1999)
(teu)**

Kedudukan	Pelabuhan	1999	1998	%	TEU
1 (2)	Hong Kong	16 100 000	14 582 000	10.4	1 518 000
2 (1)	Singapore	15 900 000	15 100 000	5.3	800 000
3 (3)	Kaohsiung	6 985 361	6 271 053	11.4	714 308
4 (5)	Busan	6 439 589	5 945 614	8.3	493 975
5 (4)	Rotterdam	6 400 000	6 010 503	6.5	389 497
6 (6)	Long Beach	4 408 480	4 097 689	7.6	310 791
7 (10)	Shanghai	4 210 000	3 066 000	37.3	1 144 000
8 (8)	Los Angeles	3 828 851	3 378 219	13.3	450 632
9 (7)	Hamburg	3 750 000	3 550 000	5.6	200 000
10(9)	Antwerp	3 614 264	3 265 750	10.7	348 514
11(13)	New York/New Jersey	2 863 342	2 465 993	16.1	397 349
12(11)	Dubai	2 844 634	2 804 104	1.4	40 530
13(12)	Felixstowe	2 700 000	2 168 543	7.0	176 361
14(21)	Port Klang	2 550 419	1 820 018	40.1	730 410
15(19)	Tg.Priuk	2 273 303	1 898 069	19.8	375 234
16(16)	Gioia Tauro	2 253 401	2 125 640	6.0	127 761
17(17)	Kobe	2 200 000	1 900 737	15.7	299 263
18(15)	Yokohama	2 200 000	2 091 420	5.2	108 580
19(22)	Bremen/ Bremerhaven	2 180 955	1 812 441	20.3	368 514
20(23)	Manila	2 103 721	2 690 000	21.8	586 279

Sumber: Sila lihat *Containerisation International (CI)* dalam The Star, Maritime, 10 April 2000

perbezaan dalam jumlah kontena yang dikendalikan dikedua-dua pelabuhan adalah tidak begitu jauh.

Kesimpulan

Pada keseluruhannya sesebuah pelabuhan dapat beroperasi dengan baik jika mempunyai kemudahan infrastruktur serta kelengkapan pelabuhan yang berteknologi tinggi yang dapat mempercepatkan lagi pengendalian kapal dan kargo di pelabuhan. Di samping itu dasar penswastaaan yang telah diperkenalkan oleh pihak kerajaan turut membantu mempertingkatkan lagi mutu pentadbiran pelabuhan-pelabuhan di Malaysia supaya menjadi lebih efisien. Peranan kerajaan dalam menurunkan kos pengendalian kontena di pelabuhan juga telah menghasilkan kejayaan seperti yang telah dicapai oleh Pelabuhan Kelang.

Selain daripada mempertingkatkan mutu perkhidmatannya, Pelabuhan Kelang juga bertanggungjawab untuk memajukan pelabuhan-pelabuhan lain di Malaysia iaitu dengan mengagih-agihkan barangannya ke pelabuhan-pelabuhan lain seperti Pelabuhan Johor dan Pelabuhan Pulau Pinang serta dengan pelabuhan-pelabuhan di Malaysia Timur termasuk Pelabuhan Kuching, Sibul, Bintulu, Miri, Muara, Kota Kinabalu, Sandakan, Tawau dan Labuan. Dengan ini pelabuhan-pelabuhan di Malaysia akan bersifat lebih berdaya saing dan muncul sebagai pelabuhan utama di rantau Asia Tenggara dalam abad ke 21.

Rujukan

Abdul Aziz Abdul Rahman, Jamali Janib dan Wong Hin Wei, **The Maritime Sector And The Malaysian Economy**, A Malaysian Institute Of Maritime Affairs Monograph, Percetakan Turbo Sdn. Bhd.,1995.

The MIMA Buletin, 1997 and 1998

Suratkhabar, The Star Maritime (keluaran setiap Isnin)

“Ports In The Age Of Globalisation - Recognising The Opportunities,” dalam <http://www.kct.my/articles/conf2.htm>

“Ports Malaysia 1997: A Review”, Straits Shipper, dalam http://www.kct.com.my/articles/article97_aug.htm