

Potensi sempadan sebagai Koridor Ekonomi Malaysia-Thailand

• Sekiranya pembangunan dirancang secara menyeluruh, kawasan dari Kangar, Padang Besar, Chuping, Bukit Kayu Hitam hingga Kulim mampu berkembang sebagai koridor ekonomi saling melengkapi

• Malaysia tidak boleh memandang ringan persaingan daripada Thailand. Negara jiran sedang mempercepat pembangunan infrastruktur di wilayah selatan melalui pelabuhan, jalan raya, zon ekonomi khas dan pelbagai insentif pelaburan

Oleh Prof Madya Dr Mohamed Najib Salleh
 bhrencana@bh.com.my



Pensyarah
 Pusat Pengajian
 Pengurusan
 Teknologi dan
 Logistik,
 Universiti Utara
 Malaysia (UUM)

Ucapan Perdana Menteri, Datuk Seri Anwar Ibrahim, pada 14 Julai lalu di Parlimen mengenai usaha memperkasa ekonomi sempadan Malaysia-Thailand membuka lembaran baharu terhadap pembangunan wilayah utara Semenanjung.

Ketika dunia sedang berhadapan dengan perubahan landskap perdagangan akibat ketegangan geopolitik, penyusunan semula rantaian bekalan global dan pertumbuhan ekonomi ASEAN, Malaysia tidak lagi boleh melihat kawasan sempadan sekadar sebagai pintu masuk negara. Sebaliknya, ia perlu dibangunkan sebagai Koridor Ekonomi Malaysia-Thailand, iaitu wilayah pertumbuhan menghubungkan industri, perdagangan, pelabuhan, logistik dan pelaburan serantau.

Selama ini, apabila membicarakan kawasan sempadan, tumpuan sering diberikan kepada aktiviti membeli-belah, pelancongan atau perdagangan kecil. Hakikatnya, nilai ekonomi sebenar jauh lebih besar daripada itu.

Kedudukan strategik Perlis dan Kedah menjadikan kawasan ini pintu utama kepada lebih 14 wilayah di selatan Thailand yang mempunyai populasi melebihi 10 juta penduduk serta aktiviti perindustrian semakin berkembang.

Kajian dijalankan penyelidik Universiti Utara Malaysia (UUM) mendapati sebahagian besar eksport dari selatan Thailand menggunakan Pelabuhan Pulau Pinang kerana faktor jarak lebih dekat, kos logistik lebih rendah dan masa penghantaran lebih singkat berbanding menggunakan pelabuhan utama Thailand.

Perlu jadi pusat rantaian bekalan

Ini bermakna Malaysia sebenarnya menjadi sebahagian rantaian bekalan antarabangsa bagi selatan Thailand. Namun, persoalan penting perlu ditanya ialah, siapakah menikmati nilai ekonomi terbesar daripada perdagangan berkenaan?

Buat masa ini, sebahagian besar kontena hanya melalui Malaysia sebelum dihantar ke destinasi akhir. Aktiviti ekonomi berlaku masih tertumpu kepada penyimpanan sementara, pemeriksaan kastam dan penghantaran ke pelabuhan laut. Model ekonomi seperti ini memberikan pulangan yang terhad.

Malaysia perlu bergerak ke fasa seterusnya, iaitu menjadikan kawasan sempadan sebagai pusat 'value creation' atau penciptaan nilai. Bahan mentah memasuki negara tidak seharusnya terus dihantar ke negara ketiga untuk diproses.

Sebaliknya, sebahagian aktiviti seperti pemungkusan, pemasangan komponen, pemprosesan makanan, pensijilan halal, pemeriksaan kualiti, pelabelan dan pengedaran serantau boleh dilaksanakan di kawasan sempadan. Nilai tambah inilah yang akan mewujudkan pekerjaan berpendapatan tinggi, meningkatkan hasil cukai serta menarik lebih banyak pelaburan langsung asing (FDI).

Pembangunan Perlis Inland Port, Bukit Kayu

Hitam Inland Port dan pelbagai projek logistik lain tidak seharusnya dilihat sebagai projek pembinaan semata-mata.

Pengalaman negara seperti China, Belanda dan Jerman menunjukkan pelabuhan darat hanya menjadi pemangkin. Kesan sebenar berlaku apabila pelabuhan berkenaan disokong taman perindustrian, pusat pengedaran serantau, zon perdagangan bebas, hab e-dagang dan pusat inovasi logistik. Di sinilah Malaysia mempunyai peluang besar.

Sekiranya pembangunan ini dirancang secara menyeluruh, kawasan dari Kangar, Padang Besar, Chuping, Bukit Kayu Hitam hingga Kulim mampu berkembang sebagai koridor ekonomi saling melengkapi.

Padang Besar boleh memberi tumpuan kepada operasi rel dan perdagangan rentas sempadan. Bukit Kayu Hitam pula boleh menjadi hab logistik berasaskan jalan raya serta pusat pengedaran ASEAN. Chuping berpotensi muncul sebagai kawasan industri baharu yang menempatkan aktiviti pemprosesan dan pembuatan. Sementara itu, Kulim dengan ekosistem teknologi tingginya boleh menjadi destinasi akhir kepada industri bernilai tinggi yang memerlukan rangkaian logistik yang cekap.

Inilah konsep pembangunan koridor yang berjaya dilaksanakan di banyak negara maju.

Pembangunan hanya bermakna apabila manfaatnya dirasakan oleh masyarakat setempat. Setiap gudang baharu dibina akan memerlukan operator, juruteknik, jurutera, pakar automasi, pegawai kastam, pemandu, pengurus logistik dan pakar teknologi maklumat.

Setiap kilang yang beroperasi pula akan mewujudkan permintaan kepada restoran, hotel, syarikat pengangkutan, bengkel, kontraktor tempatan, pembekal makanan, penyedia latihan dan pelbagai perusahaan kecil. Kesan gandaan ekonomi ini akan meningkatkan pendapatan isi rumah serta mengurangkan penghijrahan belia ke bandar besar.



Pembangunan Koridor Ekonomi Malaysia-Thailand bakal memacu pertumbuhan wilayah utara Semenanjung.

Namun, manfaat ini tidak akan berlaku secara automatik. Sekiranya tenaga mahir tidak disediakan lebih awal, peluang pekerjaan bernilai tinggi akan diisi tenaga kerja luar. Sekiranya usahawan tempatan gagal memasuki rantaian bekalan industri, mereka hanya menjadi pemerhati kepada pembangunan berlaku di halaman sendiri.

Kajian UUM turut mengenal pasti beberapa kelemahan perlu diberikan perhatian. Antaranya, penggunaan teknologi masih belum menyeluruh serta birokrasi memanjangkan tempoh pelepasan kontena. Dalam dunia logistik hari ini, setiap jam kelewatan membawa implikasi kos yang besar.

Malaysia juga tidak boleh memandang ringan persaingan daripada Thailand. Negara jiran itu sedang mempercepat pembangunan infrastruktur di wilayah selatan melalui pelabuhan, jalan raya, zon ekonomi khas dan pelbagai insentif pelaburan.

Jika Malaysia bergerak perlahan, kelebihan geografi dimiliki hari ini boleh hilang dalam tempoh beberapa tahun sahaja.

Bagi memastikan aspirasi Perdana Menteri benar-benar menghasilkan impak kepada rakyat, tiga agenda nasional perlu diberikan keutamaan.

Pertama, mewujudkan Koridor Ekonomi Malaysia-Thailand sebagai satu wilayah pembangunan khas yang mempunyai pelan induk tersendiri, insentif pelaburan khusus dan penyelarasan di bawah satu agensi utama.

Kedua, mempercepat pendigitalan sempadan melalui sistem automasi kertas, penggunaan kecerdasan buatan, automasi pemeriksaan kontena dan perkongsian data perdagangan antara Malaysia dan Thailand bagi mengurangkan masa pelepasan kargo.

Ketiga, membangunkan modal insan tempatan. Universiti, politeknik dan institusi Pendidikan dan Latihan Teknikal dan Vokasional (TVET) di utara Semenanjung perlu menjadi rakan strategik industri dalam melahirkan tenaga kerja mahir dalam bidang logistik pintar, automasi, analitik data, kecerdasan buatan dan pengurusan rantaian bekalan.

Malaysia mampu jadi hab perdagangan

Malaysia berada pada kedudukan sangat strategik untuk menjadi hab perdagangan antarabangsa ASEAN. Namun, kelebihan geografi sahaja tidak menjamin kejayaan. Apa yang menentukan kejayaan ialah sejauh mana negara mampu menukar setiap kontena yang melintasi sempadan kepada peluang pekerjaan, setiap laluan perdagangan kepada pelaburan baharu dan setiap projek infrastruktur kepada peningkatan taraf hidup rakyat.

Sekiranya strategi ini dilaksanakan secara menyeluruh, kawasan sempadan Malaysia-Thailand tidak lagi dikenali sebagai kawasan pinggir negara. Sebaliknya, ia akan muncul sebagai enjin pertumbuhan baharu Malaysia, sekali gus mengukuhkan kedudukan negara sebagai hab logistik dan perdagangan utama di rantau ASEAN.

Sudah tiba masanya kita berhenti berbangga menjadi laluan perdagangan. Sebaliknya, Malaysia perlu berazam menjadi pusat penciptaan nilai yang memacu kemakmuran rakyat dan daya saing negara.