



**CHUAH
LAI FATT**

MALAYSIA sering disebut sebagai negara maritim tetapi maksud sebenar istilah itu jauh lebih besar daripada sekadar kedudukan geografi yang dikelilingi laut.

Laut ialah nadi ekonomi negara.

Sebahagian besar perdagangan antarabangsa Malaysia bergerak melalui laluan laut, manakala pelabuhan seperti Klang dan Tanjung Pelepas menjadi pintu penting kepada rangkaian bekalan serantau dan global.

Dalam landskap dunia yang semakin tidak menentu, laut bukan lagi hanya laluan kapal membawa kontena. Ia kini menjadi ruang strategik yang menentukan keselamatan tenaga, kestabilan harga barangan, kelancaran industri pembuatan dan daya tahan ekonomi negara.

Laporan Persidangan Perdagangan dan Pembangunan Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu (UNCTAD) menunjukkan perdagangan laut global berkembang sederhana sebanyak 2.2 peratus pada 2024, namun tekanan terhadap perdagangan maritim semakin ketara apabila pertumbuhan dijangka perlahan pada 2025.

Kedudukan Malaysia berhampiran Selat Melaka memberi kelebihan besar. Selat ini merupakan antara laluan perkapalan paling sibuk di dunia yang menghubungkan Asia Timur, Asia Barat dan Eropah. Namun kelebihan lokasi sahaja tidak lagi mencukupi.

Dalam ekonomi maritim moden, negara yang mahu kekal relevan mesti mempunyai sistem pendaftaran kapal yang cekap, reputasi pematuhan antarabangsa yang kukuh, pelabuhan berdaya saing dan dasar hijau yang jelas.

Hari ini, dunia perkapalan sedang berubah dengan pantas. Krisis di Laut Merah, gangguan laluan Terusan Suez dan risiko geopolitik di Selat Hormuz memaksa banyak kapal mengubah laluan pelayaran.

UNCTAD melaporkan pengalihan laluan kapal meningkatkan ukuran tan-batu global hampir enam peratus pada 2024, kerana kapal perlu berlayar lebih jauh walaupun jumlah barang tidak meningkat dengan kadar yang sama.

Kedadaan ini membawa kesan langsung kepada negara



MALAYSIA mempunyai kedudukan strategik untuk menjadi kuasa maritim yang lebih berdaya saing dan hijau.

Bersediakah Malaysia bina kuasa maritim?

“Jika Malaysia mahu kekal relevan menjelang 2050, maka pendaftaran kapal, pelabuhan, teknologi hijau dan modal insan perlu digerakkan secara bersama.”

perdagangan seperti Malaysia. Apabila laluan kapal menjadi lebih panjang, kos bahan api, insurans, masa penghantaran dan kos logistik turut meningkat. Akhirnya, kesan itu boleh dirasai oleh industri tempatan dan pengguna biasa melalui kenaikan harga barangan import, kelewatan bekalan serta tekanan kepada kos pengeluaran.

Lebih membimbangkan, Selat Hormuz kekal sebagai laluan tenaga dunia yang amat kritikal.

Menurut Pentadbiran Maklumat Tenaga Amerika Syarikat (EIA), aliran minyak melalui Selat Hormuz pada 2024 berjumlah kira-kira 20 juta tong sehari, bersamaan sekitar 20 peratus penggunaan petroleum cecair global.

Jika berlaku gangguan besar di laluan ini, kesannya bukan sahaja kepada Asia Barat tetapi juga

Asia termasuk Malaysia yang bergantung kepada kestabilan bekalan tenaga dan perdagangan laut.

Dalam konteks ini, Malaysia perlu melihat pendaftaran kapal bukan sebagai urusan pentadbiran semata-mata. Bendera kapal ialah simbol reputasi negara. Negara bendera yang cekap, telus dan patuh kepada piawaian antarabangsa akan lebih diyakini oleh pemilik kapal, syarikat insurans, institusi kewangan dan rakan dagang global.

Malaysia mempunyai asas yang baik. Sistem pendaftaran kapal negara ditadbir oleh Jabatan Laut Malaysia, dengan pendaftaran tradisional dan Daftar Kapal Antarabangsa Malaysia (MISR) sebagai antara kerangka utama.

Kementerian Pengangkutan turut menyatakan pendaftaran kapal negara dibekalkan melalui beberapa pelabuhan pendaftaran termasuk Port Klang, Pulau Pinang, Kota Kinabalu, Kuching dan Labuan bagi MISR. Ini menunjukkan Malaysia sudah mempunyai struktur institusi yang tersusun.

Namun cabaran sebenar ialah bagaimana menjadikan sistem ini lebih kompetitif. Pendaftaran kapal global kini dikuasai oleh negara seperti Liberia, Panama dan Kepulauan Marshall yang menawarkan proses pantas, kos kompetitif dan fleksibiliti kepada pemilik kapal

antarabangsa.

Malaysia tidak semestinya perlu meniru sepenuhnya model pendaftaran terbuka tersebut tetapi perlu membina identiti sendiri sebagai negara bendera yang seimbang antara daya saing komersial dan integriti regulatori.

Perubahan besar seterusnya ialah agenda sifar karbon. Industri perkapalan global sedang bergerak ke arah pengurangan pelepasan gas rumah hijau.

Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) menetapkan strategi untuk mencapai pelepasan sifar bersih daripada perkapalan antarabangsa sekitar tahun 2050. Pada masa sama, peraturan seperti Indeks Kecekapan Tenaga Kapal Sedia Ada (EEXI) dan Penunjuk Keamatan Karbon (CII) berkuat kuasa mulai 1 Januari 2023.

Ini bermakna kapal masa depan bukan sahaja perlu selamat dan cekap tetapi juga rendah karbon.

EKOSISTEM MARITIM MASA HADAPAN

Pemilik kapal akan semakin memilih bendera yang mampu menyokong pematuhan hijau, pelaporan pelepasan karbon, teknologi bahan api alternatif dan operasi mesra alam. Maka, pendaftaran kapal Malaysia perlu bergerak daripada didorong oleh kos kepada kredibiliti dan agenda hijau. Antara langkah penting

yang boleh dipertimbangkan ialah pendigitalan penuh sistem pendaftaran kapal. Platform e-daftar yang cekap, telus dan boleh dijejaki secara masa nyata akan meningkatkan keyakinan pemilik kapal.

Selain itu, Malaysia boleh memperkenalkan insentif hijau bersasar seperti rebat yuran pendaftaran untuk kapal yang mempunyai penarafan karbon baik, potongan fi bagi kapal yang menggunakan teknologi penjimatan tenaga, serta sokongan kepada kapal yang beralih kepada gas asli cecair (LNG), metanol atau bahan api rendah karbon.

Malaysia juga perlu membina ekosistem maritim yang lebih luas. Pendaftaran kapal tidak boleh berdiri sendiri tanpa sokongan pembiayaan maritim, insurans, limbungan pembaikan kapal, teknologi naik taraf kapal sedia ada dan kemudahan pengisian bahan api alternatif serta tenaga kerja mahir. Jika tidak, Malaysia hanya memperoleh nama pada siji pendaftaran, sedangkan nilai ekonomi sebenar mengalir ke negara lain.

Satu lagi aspek yang tidak boleh dipinggirkan ialah modal insan maritim. Kapal tidak bergerak dengan dokumen semata-mata sebaliknya digerakkan oleh pelaut, jurutera, pegawai teknikal dan pengurus maritim.

Malaysia perlu memperkukuh latihan pelaut tempatan, memastikan pematuhan kepada piawaian antarabangsa, serta menyediakan laluan kerjaya dari laut ke darat.

Pelaut tempatan bukan sekadar pekerja industri tetapi aset strategik kepada daya tahan negara.

Kesimpulannya, Malaysia tidak boleh melihat laut hanya ruang perdagangan, sebaliknya sebagai ruang kuasa, keselamatan dan masa depan ekonomi negara.

Jika Malaysia mahu kekal relevan menjelang 2050, maka pendaftaran kapal, pelabuhan, teknologi hijau dan modal insan perlu digerakkan secara bersama.

Persoalan sebenar ialah sama ada Malaysia bersedia membina kuasa maritimnya dengan lebih berani, cekap dan hijau. Dalam dunia yang semakin kompetitif, bendera yang dipercayai, rendah karbon dan cekap akan menjadi bendera yang dihormati di laut dunia.

DR. Chuah Lai Fatt ialah Pensyarah Pusat Pengurusan Teknologi dan Logistik (STML), Universiti Utara Malaysia (UUM).