



NUARRUAL HILAL MD. DAHLAN

PROJEK Jambatan Darat Chumphon-Ranong di Selatan Thailand perlu dibaca oleh Malaysia sebagai isyarat strategik.

Reuters menganggarkan projek 90 kilometer (km) ini bernilai sekitar AS\$30 bilion (RM127.2 bilion), melibatkan dua pelabuhan laut dalam di Ranong dan Chumphon yang dihubungkan melalui rel, lebuh raya dan pusat logistik.

Tujuannya menawarkan laluan tambahan antara Lautan Hindi dengan Lautan Pasifik serta mengurangkan sebahagian pergantungan kepada Selat Melaka.

Bagi Malaysia, Selat Melaka ialah jantung ekonomi maritim yang menyokong perdagangan, pelabuhan, logistik, pelaburan, pekerjaan dan kos barang pengguna.

Pada 2025, Pelabuhan Klang mengendalikan sekitar 15.14 juta Unit Bersamaan 20 Kaki (TEU), manakala Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) mencatat sekitar 14.03 juta TEU. Angka ini membuktikan Malaysia masih kuat tetapi kekuatan itu mesti terus diperkukuh.

Risiko utama ialah perubahan aliran kargo, perdagangan dan pelaburan. Jika Thailand berjaya menawarkan kos munasabah, pelepasan kastam yang pantas, perkhidmatan digital dan insentif zon ekonomi menarik, pastinya sebahagian syarikat mungkin menguji laluan baharu itu.

Kesan awal mungkin tidak besar, namun cukup untuk memberi tekanan kepada tarif, aktiviti logistik, masa operasi dan keyakinan pelabur.

Persaingan logistik hari ini tidak lagi bergantung pada lokasi sahaja. Pelabur menilai kepantasan kelulusan, kepastian undang-undang, alam sekitar, sosial dan tadbir urus (ESG), infrastruktur yang mencukupi, keselamatan siber, tenaga kerja mahir dan kestabilan dasar.

Namun, Malaysia tidak wajar panik. Projek ini masih tertakluk kepada kelulusan, pembiayaan, penilaian impak alam sekitar dan kesihatan, penerimaan komuniti serta ketelusan tadbir urus.

Selain itu, kargo perlu dipunggah, dibawa melalui darat dan dimuat semula ke kapal lain. Proses dua kali kendalian ini boleh menambah masa, kos, insurans dan risiko kerosakan. Maka, projek Thailand bukan hukuman kepada Malaysia tetapi amaran supaya

Malaysia tidak boleh leka hadapi cabaran Thailand

“Utara Semenanjung Malaysia boleh menjadi jambatan ekonomi baharu jika Kedah, Perlis, Pulau Pinang dan Perak diperkukuh dengan rel kargo, pelabuhan darat, gudang pintar, logistik halal, industri sejuk beku dan pendidikan dan latihan teknikal serta vokasional (TVET).”

Malaysia bergerak dengan lebih cekap.

UTARA SEMENANJUNG POTENSI JADI HUB LOGISTIK BAHARU

Peluangnya juga nyata. Utara Semenanjung Malaysia boleh menjadi jambatan ekonomi baharu jika Kedah, Perlis, Pulau Pinang dan Perak diperkukuh dengan rel kargo, pelabuhan darat, gudang pintar, logistik halal, industri sejuk beku dan pendidikan dan latihan teknikal serta vokasional (TVET).

Kerjasama Malaysia-Thailand melalui Segi Tiga Pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Thailand (IMT-GT) boleh diperluas kepada perdagangan sempadan, pelancongan, makanan, tenaga, pembiayaan Islam, hab halal dan perkhidmatan profesional.

Apa Malaysia perlu buat? Pertama, pemodenan pelabuhan mesti dipercepat. Pelabuhan Klang, PTP, Pelabuhan Pulau Pinang, Kuantan, Bintulu dan cadangan Pelabuhan Pulau Carey perlu diintegrasikan sebagai rangkaian pelabuhan pintar, pantas dan cekap.

Tetingkap Tunggal Maritim (MSW), sistem komuniti pelabuhan, pelepasan kastam tanpa kertas, pengesanan kontena masa nyata, automasi dermaga dan keselamatan siber perlu menjadi keutamaan nasional.

Jika pelabuhan Malaysia lebih pantas, telus dan boleh dipercayai, membolehkan laluan terus Selat Melaka kekal mempunyai kelebihan besar berbanding pemunggaan berganda di Selatan Thailand.

Kedua, Malaysia perlu menyusun zon ekonomi khas sebagai ekosistem nasional. Zon Ekonomi Khas Johor-Singapura (JS-SEZ), Wilayah Ekonomi Koridor Utara (NCER), Pulau Carey, Pelabuhan Klang, PTP, Zon Ekonomi Khas Pulau Pinang, Taman Perindustrian Tinggi Kulim (KHTP), Zon Ekonomi Sempadan Khas (SBEZ) Bukit Kayu Hitam dan Kawasan Perindustrian Lembah Chuping (CVIA) tidak boleh bergerak terpisah.

Setiap kawasan perlu diberi peranan yang jelas, sama ada pembuatan bernilai tinggi, logistik halal, teknologi hijau, aeroangkasa, gudang pintar, perkhidmatan maritim atau latihan tenaga kerja.

Insentif pula perlu diikat dengan pemindahan teknologi, pekerjaan tempatan dan manfaat kepada Perusahaan Kecil dan Sederhana (PKS). Pemerksaan pusat-pusat ekonomi itu boleh dipacu melalui penyediaan infrastruktur perundangan, pembangunan tanah, jaringan pengangkutan dan pelaburan.

Ketiga, dimensi undang-undang mesti menjadi asas bagi daya saing. Kanun Tanah Negara (Semakan 2020) (Akta 828), Akta Pengambilan Tanah 1960 (Akta 486), Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172), Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127), serta undang-undang pelabuhan, konsesi, pembinaan, insolvensi dan zon ekonomi khas perlu dilaksanakan secara selaras.

Kelulusan projek mesti pantas tetapi tidak boleh mengabaikan nelayan, petani, kampung pesisir, hutan bakau, banjir, perumahan pekerja dan kesihatan awam.

Keempat, projek mega mesti dinilai dengan disiplin fiskal yang ketat. Pelabuhan dan jaringan rel tidak wajar dibina semata-mata untuk imej atau kemegahan. Sebaliknya, projek seperti ini perlu disandarkan pada kajian kos-manfaat yang telus, tender terbuka, kerjasama awam-swasta

(PPP) yang seimbang, audit bebas, bon pelaksanaan, akaun amanah, insurans projek, model pembiayaan berasaskan pencapaian kerja, perlindungan risiko yang jelas serta mekanisme pemuliharaan jika kontraktor, pemaju atau pemegang konsesi gagal.

Pengalaman projek terbengkalai membuktikan kelemahan tadbir urus akhirnya dibayar oleh rakyat melalui kos tambahan, kelewatan dan kehilangan peluang ekonomi.

Kelima, Malaysia perlu belajar daripada amalan terbaik dunia. Singapura membangunkan Tuas Port sebagai pelabuhan automasi berskala besar dengan sasaran 65 juta TEU menjelang 2040-an.

Rotterdam menekankan integrasi data logistik, sementara Los Angeles dan Long Beach menumpukan pada pengurangan pelepasan karbon. Malaysia tidak perlu meniru tetapi perlu mengambil prinsipnya iaitu cepat, digital, hijau, selamat, telus dan dipercayai.

Dasar awam yang baik mesti berasaskan hujah yang boleh diuji, bukan slogan. Kerajaan wajar menerbitkan data penting tentang kos logistik, masa pusingan kapal, kapasiti gudang, pelepasan karbon, dan kesan sosial terhadap rakyat.

Manfaat pembangunan juga tidak boleh diukur semata-mata melalui Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK) tetapi melalui pekerjaan bermaruah, kos hidup yang terkawal, latihan,

“Jika pelabuhan Malaysia lebih pantas, telus dan boleh dipercayai, membolehkan laluan terus Selat Melaka kekal mempunyai kelebihan besar berbanding pemunggaan berganda di Selatan Thailand.”

peluang PKS, kesejahteraan awam serta perlindungan komuniti pesisir.

Keenam, modal insan mesti disiapkan lebih awal. Pelabuhan pintar memerlukan jurutera rel, juruteknik automasi, penganalisis data, pegawai kastam digital, pakar ESG, pakar keselamatan siber, serta peguam pembangunan tanah dan infrastruktur.

Universiti, politeknik, kolej komuniti, Majlis Amanah Rakyat (Mara) dan TVET perlu bekerjasama dengan operator pelabuhan supaya latihan selaras dengan kerja sebenar dan permintaan pekerjaan.

Di peringkat negeri, pembangunan pelabuhan perlu disertai rancangan perumahan pekerja, trafik lori, bekalan air, tenaga, saliran dan perlindungan alam sekitar.

Pihak berkuasa tempatan (PBT) berdasarkan kuasa dan tanggungjawab di bawah Akta Kerajaan Tempatan 1976 (Akta 171) mesti dilibatkan sejak awal kerana kesan logistik berlaku di jalan, kampung, pantai, kawasan industri dan bandar yang dihuni rakyat setiap hari.

Akhirnya, jawapan Malaysia ialah bersaing secara sihat, bekerjasama secara strategik dan membaiki sistem sendiri.

Pusat pemantauan logistik nasional wajar diwujudkan bagi menilai masa menunggu kapal, tarif, kapasiti rel, kos gudang, prestasi kastam, aliran pelaburan dan risiko geopolitik.

Jambatan Darat Chumphon-Ranong mungkin berjaya, memberi kesan sederhana atau tertangguh. Namun, ketidaktentuan itu sudah cukup untuk mendorong Malaysia bertindak lebih pantas dan bijak melalui pelabuhan pintar, undang-undang yang cekap, diplomasi ASEAN, infrastruktur yang mencukupi, modal insan terlatih dan pembangunan yang melindungi komuniti.

PROFESOR Dr. Nuarrual Hilal Md. Dahlan ialah Pensyarah Pusat Pengajian Undang-Undang, Universiti Utara Malaysia (UUM), Ahli Bersekutu (ACIS), Institut Setiausaha dan Pentadbir Bertauliah Malaysia (MAICSA) dan Timbalan Presiden, Kongres Persatuan Akademik Malaysia (MAAC).