

SABAH DAN SARAWAK: KE ARAH PEMBENTUKAN PELABUHAN MODEN DI MALAYSIA DALAM ABAD KE-21

Hanizah Idris¹

Abstract

Today, Malaysia is emerging as a maritime nation, focusing on the port and shipping industry which becoming one of the important sectors that contribute to the economic development of the country. The rapid development of major ports in West Malaysia namely Port Klang was largely due to the successful implementation of privatization program that was introduced by the government in 1986. This followed by the privatization of other major ports namely Penang, Johor, Kuantan, and Bintulu. The emerging of Tanjung Pelepas Port in the beginning of the 21st century marked a new era in the Malaysian port industry where the port has emerged as the best new emerging port in the world and ready to compete with other ports globally. Although most major ports are located in West Malaysia, other ports which are located in East Malaysia namely Bintulu, Kuching, Kota Kinabalu and Sandakan have played a crucial role in serving the regional trade and neighboring countries namely Indonesia, Brunei, Philippines and the lucrative sea route to China, South Korea and Japan. With the rapid development of world trade and international shipping, Malaysian ports including those in Sabah and Sarawak need to be upgraded and equipped with the latest state-of-the art facilities and infrastructure in order to provide better services. Under the Ninth Malaysian Plan, the eight principal ports managed and operated by Sabah Port Sdn. Bhd. and those in Sarawak are expected to play a catalytic role in economic development of the states and contribute to further raising the profile of Malaysian ports and strengthening their role in the international port system.

Pengenalan

Pada hari ini, Malaysia mempunyai tujuh buah pelabuhan utama iaitu pelabuhan Klang (Westport dan Northport), Tanjung Pelepas, Johor, Pulau Pinang, Kuantan, Kemaman di Malaysia Barat dan Bintulu di Malaysia Timur. Artikel ini bermatlamat untuk menganalisa pembangunan pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia terutama di Malaysia Barat yang boleh dijadikan sebagai model dalam memajukan sektor pelabuhan di Malaysia Timur. Pelabuhan Bintulu² di Sarawak dan pelabuhan Sapanggar Bay di Sabah merupakan dua buah pelabuhan utama di Malaysia Timur yang berpotensi untuk dimajukan sebagai *transshipment hub* bagi menguasai perdagangan di Brunei, Indonesia dan Filipina. Malaysia yang juga merupakan salah sebuah negara maritim utama dunia telah memberi tumpuan sepenuhnya dalam membangunkan pelabuhan-pelabuhan utamanya, iaitu dari segi

pembinaan infrastruktur serta kemudahan dan kelengkapan berkaitan di pelabuhan. Dalam Rancangan Malaysia Kesembilan antara tahun 2006 hingga 2010, fokus kerajaan dalam pembangunan pelabuhan adalah dengan meneruskan usaha untuk meningkatkan kapasiti pelabuhan, meningkatkan kemudahan dan infrastruktur pelabuhan serta memastikan perkhidmatan yang lebih efisien disediakan di setiap pelabuhan.³ Dalam Rancangan Malaysia Kesembilan ini pelabuhan Sabanggar Bay dan pelabuhan Bintulu merupakan antara dua buah pelabuhan yang telah dikenalpasti untuk dimajukan dari segi pembinaan infrastruktur utama pelabuhan seperti dermaga dan tempat kapal berlabuh yang lebih luas.

Sementara itu, dari segi pentadbiran pelabuhan, pada awalnya, pentadbiran kesemua pelabuhan di Malaysia adalah di bawah pentadbiran Kerajaan Negeri dan Persekutuan, iaitu di bawah Lembaga Pelabuhan masing-masing dan Jabatan Laut.⁴ Kini melalui program penswastan yang telah diperkenalkan oleh kerajaan sejak tahun 1986, kesemua pelabuhan tersebut telah diswastakan secara berperingkat-peringkat bermula dengan pelabuhan Klang yang ternyata telah memberi kesan positif ke arah pembentukan pelabuhan moden di Malaysia dengan penyediaan kelengkapan pelabuhan yang bersifat *state-of-the-art*. Pelabuhan-pelabuhan ini telah dikendalikan oleh sebuah operator persendirian bagi memastikan operasi pelabuhan dapat dikendalikan dengan lebih efisien.

Bagi pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak pula dari segi sejarah perkembangannya, pelabuhan-pelabuhan utama seperti pelabuhan Kuching, Miri, Kota Kinabalu, Sandakan, Lahad Datu dan Tawau telah mula dibangunkan oleh pihak British yang pernah mentadbir kedua-dua buah wilayah tersebut termasuk Brunei yang lebih dikenali sebagai British Borneo.⁵ Dengan komoditi-komoditi eksport utama seperti kayu balak, getah dan minyak, pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo telah dimajukan sebagai pusat pengumpulan dan pengeksport komoditi-komoditi tersebut ke pasaran dunia. Keadaan ini berterusan sehingga meletusnya perang dunia kedua pada tahun 1941. Selepas Malaysia mencapai kemerdekaan, pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak diletakkan di bawah pentadbiran Lembaga Pelabuhan masing-masing seperti Lembaga Pelabuhan Sabah (SPA), Lembaga Pelabuhan Kuching, Lembaga Pelabuhan Miri dan Lembaga Pelabuhan Rejang yang melapor secara terus kepada Kementerian Perhubungan dan Kerja Negeri masing-masing. Sejak itu pembangunan pelabuhan-pelabuhan tersebut telah diberi keutamaan sehingga ke hari ini.

Pelabuhan Klang Sebagai Model Kejayaan Program Penswastan Pelabuhan di Malaysia

Pada tahun 1986, Kerajaan Malaysia telah melaksanakan program penswastan termasuk penswastan sektor pelabuhan yang merupakan nadi kepada pembangunan ekonomi negara. Antara tahun 1980-an hingga 1990-an, ekonomi Malaysia berada di tahap yang membanggakan dengan purata Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK) sebanyak 9 peratus setahun. Selepas Malaysia pulih daripada kesan kemelesetan ekonomi antara tahun 1985-1986, ekonomi negara terus meningkat dari pertumbuhan sebanyak 5.4 peratus pada tahun 1987 kepada 8.9 dan 9.2 peratus dalam tahun-tahun 1988 dan 1989.⁶

Dari segi perkembangan sektor pelabuhan pula, pada ketika itu Malaysia hanya mempunyai enam buah pelabuhan utama termasuk pelabuhan Johor, Pulau Pinang, Kuantan, Kemaman dan Bintulu dengan pelabuhan Klang sebagai pelabuhan paling utama atau *national load center* bagi Malaysia yang mengendalikan sebahagian besar daripada jumlah dagangan negara. Sementara pelabuhan-pelabuhan lain berperanan sebagai *feeder port* di mana kebanyakan kargo dihantar ke pelabuhan Klang untuk dieksport. Perkembangan perdagangan serta perkapalan antarabangsa dengan pengenalan penggunaan kapal-kapal kontena dalam perdagangan turut mempengaruhi pelaksanaan penswastan ini yang menuntut penyediaan infrastruktur pelabuhan yang terkini seperti terminal-terminal kontena yang moden. Oleh itu, pada 17 Mac 1986, terminal kontena di pelabuhan Klang yang berada di bawah pentadbiran Lembaga Pelabuhan Klang (KPA) telah diswastakan di mana Klang Container Terminal Sdn Bhd (KCT) merupakan operator persendirian yang mengendalikan operasi di terminal tersebut. Ini diikuti dengan penswastan pelabuhan Barat atau lebih dikenali sebagai Westport yang kini dikendalikan oleh operator persendirian iaitu Klang Multi Terminal Sdn Bhd (KMT).

Sejak pelaksanaan program penswastan tersebut, pelabuhan Klang telah menunjukkan peningkatan yang memberangsangkan dari segi jumlah kargo yang dikendalikan di pelabuhannya terutama di Westport yang telah dilengkapi dengan infrastruktur pelabuhan yang moden termasuk kren-kren *super post-panamax* serta kawasan berlabuh seperti dermaga yang lebih panjang serta gudang-gudang yang lebih luas bagi memenuhi permintaan pengguna-pengguna pelabuhan yang semakin meningkat. Setelah hampir dua puluh tahun diswastakan, pelabuhan Klang telah berjaya menepati sasarannya untuk mengendalikan sebanyak 5 juta TEUs⁷ kontena setahun. Pada hari ini, pelabuhan Klang yang beroperasi dengan dua buah pelabuhan persendiriannya iaitu Westport dan Northport di bawah Northport (M) Sdn Bhd telah banyak membantu dalam merealisasikan matlamat Negara untuk menjadikan pelabuhan Klang sebagai pusat pengumpulan kargo serantau atau *Regional hub* utama di Asia Tenggara. Jadual 1 menunjukkan jumlah pengendalian kontena di pelabuhan Klang antara tahun 1995 hingga 2005.

Berdasarkan Jadual 1 tersebut, pelabuhan Klang telah mengalami pertumbuhan yang memberangsangkan pada setiap tahun dari tahun 1995 hingga tahun 2005 dan berjaya berada dalam kedudukan 20 buah pelabuhan kontena utama di dunia bersama-sama dengan pelabuhan Singapura, Hong Kong dan Shanghai di China. Pelabuhan Klang juga berjaya memperbaiki kedudukannya sebagai salah sebuah pelabuhan kontena utama di dunia iaitu daripada berada di kedudukan 57 pada tahun 1980 kepada kedudukan ke 11 pada tahun 2004. Oleh itu, jelas menunjukkan bahawa kedua-dua buah pelabuhan iaitu Westport dan Northport yang telah dikendalikan oleh pihak swasta telah memainkan peranan utama dalam menyumbang kepada peningkatan dalam kedudukan pelabuhan Klang sebagai salah sebuah pelabuhan utama di Asia Tenggara.⁸

Westport Malaysia

Kelang Multi Terminal Sdn. Bhd, merupakan operator yang mengendalikan Westport di pelabuhan Klang sejak ia diswastakan. Dengan penswastan pelabuhan tersebut, beberapa pelan pembangunan untuk membangunkan pelabuhan tersebut telah dirancang terutama dari segi penyediaan infrastruktur dan kemudahan

Jadual 1: Jumlah Pengendalian Kontena di Pelabuhan Klang, 1995-2005

Tahun	Kontena (TEUs)
1995	1,133,811
1996	1,409,594
1997	1,684,508
1998	1,820,007
1999	2,550,419
2000	3,206,753
2001	3,759,512
2002	4,533,212
2003	4,841,235
2004	4,500,000
2005	5,500,000

Pelbagai Sumber:

i. Jabatan Laut, Malaysia

ii. http://www.mot.gov.my/BM/Maritim/Statistik_files/Jum_Kontena.htm

perkhidmatan lain di pelabuhan. Pada tahun 2003, KMT telah menyediakan peruntukan kewangan sebanyak US\$200 juta untuk membangunkan pelabuhan tersebut selari dengan perkembangan pesat perdagangan antarabangsa bagi jangkamasa tiga hingga empat tahun. Dengan penyediaan infrastruktur yang bersifat *state-of-the-art* tersebut maka Westport telah berjaya menarik banyak kapal-kapal dari syarikat perkapalan utama dunia atau *Main Line Operator* (MLO) untuk berlabuh di pelabuhan tersebut. Antaranya termasuklah kapal MV Hanjin San Fransisco, MV Naples dan MV Villa dari syarikat perkapalan utama di Perancis iaitu Compagnie Maritime D'affretement (CMA).

Lain-lain syarikat-syarikat perkapalan utama yang singgah di pelabuhan tersebut termasuklah COSCO, K-Line dan Yang Ming. Salah sebuah kapal terbesar di dunia iaitu Regina Maersk milik syarikat perkapalan gergasi di dunia iaitu Maersk-Sealand juga telah berlabuh di Westport pada tahun 1998 yang merupakan kapal terbesar yang pernah berlabuh di pelabuhan Malaysia pada ketika itu. Sementara itu, untuk kekal bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan utama lain di rantau ini seperti pelabuhan Singapura, pelabuhan-pelabuhan di China, Taiwan dan Jepun maka pelabuhan Klang perlu berusaha untuk bekerjasama dengan syarikat-syarikat perkapalan utama dunia supaya lebih banyak kemudahan serta infrastruktur pelabuhan yang terkini dapat disediakan. Misalnya, bagi pelabuhan Westport, sebanyak 30% ekuiti pelabuhan tersebut telah dimiliki oleh Hutchison Port Holdings dari Hong Kong yang merupakan operator pelabuhan paling utama di dunia. Senario ini telah menyumbang kepada pencapaian luar biasa yang dialami oleh pelabuhan tersebut dalam abad ke 21, misalnya pelabuhan tersebut telah berjaya memperbaiki rekodnya yang tersendiri dari segi kepantasan kontena tersebut dipunggah dari sebuah kapal Peranchis, MV Rossini ke pelabuhan, iaitu sebanyak 421 buah kontena dalam masa 1 jam berbanding dengan 368 buah kontena dalam tempoh yang sama dalam tahun 2003.⁹

Northport Malaysia

Sebuah lagi pelabuhan swasta di pelabuhan Klang yang telah menunjukkan prestasi yang baik dari segi pengendalian kontena adalah pelabuhan Utara yang lebih dikenali sebagai Northport. Pada tahun 2002 pelabuhan tersebut telah muncul sebagai pelabuhan kontena ke 11 terbesar di dunia dari segi volum kontena yang dikendalikan dalam tahun tersebut iaitu sebanyak 2.48 TEUs atau bersamaan dengan 55.11% dari jumlah keseluruhan kontena yang dikendalikan oleh pelabuhan Klang. Dari segi infrastruktur yang disediakan, Northport juga telah mengalami pembangunan yang pesat melalui fasa-fasa pembinaan infrastrukturnya terutama pembinaan terminal-terminal kontena serta dermaga-dermaga yang lebih luas dan panjang bagi membolehkan kapal-kapal kontena bersaiz besar berlabuh di pelabuhan tersebut. Ini termasuk usaha untuk mendalamkan laluan perkapalan bagi membolehkan kapal-kapal antara 6,500 TEUs hingga 7,500 TEUs dari kelas *super post panamax* berlabuh di pelabuhan tersebut tanpa menghadapi masalah.

Dengan terdapatnya kemudahan-kemudahan tersebut, Northport telah menjadi pelabuhan persinggahan kapal-kapal bersaiz besar antara 6,500 TEUs-8,000 TEUs iaitu dari kumpulan *Grand Alliance*.¹⁰ Antaranya termasuklah kapal P&O Nedlloyd Shackleton sepanjang 300 meter dengan kapasiti sebanyak 6,802 TEUs, serta kapal-kapal P&O Nedlloyd Stuyvesant dan P&O Nedlloyd Houtman yang mempunyai kapasiti yang sama. Syarikat perkapalan kebangsaan iaitu MISC Berhad yang termasuk dalam kumpulan *Grand Alliance* ini juga telah menjadikan Northport sebagai *home-base port* bagi kapal-kapalnya yang turut menyumbang dalam peningkatan dalam pengendalian kontena di pelabuhan tersebut. Pada tahun 2006, Northport sekali lagi disinggahi oleh kapal kontena terbesar di dunia dalam kumpulannya iaitu Emma Maersk dengan jumlah kapasiti 11,000 TEUs dan seterusnya menjadikan Northport sebagai penyumbang utama dalam peningkatan pengendalian kontena di pelabuhan-pelabuhan di Malaysia.

Pelabuhan Tanjung Pelepas Sebagai Model Ke Arah Pembentukan Sebuah Pelabuhan Modern di Malaysia dan *Regional Transshipment hub* bagi rantau Asia Tenggara

Salah satu faktor yang mendorong pihak kerajaan untuk membangunkan sektor pelabuhan adalah untuk mengatasi masalah kebergantungan negara kepada pelabuhan asing dalam mengeksport hasil dagangannya. Sejak beberapa dekad yang lalu hampir 50 peratus daripada hasil dagangan negara masih dieksport melalui pelabuhan asing iaitu pelabuhan Singapura. Kebergantungan Malaysia kepada pelabuhan asing untuk mengeksportkan hasil dagangannya selama ini telah banyak mendatangkan kerugian kepada pendapatan negara terutama dari segi pertukaran matawang asing. Oleh itu, adalah perlu untuk memastikan bahawa Malaysia mempunyai sebuah pelabuhan yang mampu untuk mengendalikan pengeksportan hasil dagangan negara secara langsung atau *direct transshipment* ke pelabuhan-pelabuhan lain di dunia.

Pembinaan pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) yang terletak di selatan Semenanjung Malaysia iaitu di negeri Johor dalam tahun 1999 merupakan antara usaha kerajaan untuk membina sebuah pelabuhan moden alaf baru yang bukan sahaja untuk mengurangkan kebergantungan kepada pelabuhan Singapura tetapi

supaya dapat menguasai perdagangan *transshipment* yang semakin meningkat di rantau Asia Tenggara. Dalam tempoh empat tahun penubuhannya, PTP telah berjaya mengendalikan sebanyak 3 juta TEUs dalam tahun 2003 berbanding dengan 418,218 TEUs dalam tahun 2000. Dengan pembentukan sebuah pelabuhan moden ini maka Malaysia kini mempunyai dua buah pelabuhan yang mempunyai kepentingan yang sama iaitu untuk menguasai perdagangan *transshipment* di rantau ini serta menyediakan kelengkapan infrastruktur pelabuhan yang terkini termasuk kawasan kapal berlabuh atau *berth* dan dermaga yang lebih panjang serta kren-kren dari kelas super post panamax. Dari segi kelengkapan infrastruktur, pada hari ini, PTP mempunyai enam buah tempat kapal berlabuh sepanjang 360 meter.

Segala kemudahan dan kelengkapan yang disediakan di pelabuhan tersebut telah berjaya menarik perhatian dua buah syarikat perkapalan gergasi dunia iaitu Maersk-Sealand yang kini mempunyai kepentingan sebanyak 30 peratus di pelabuhan tersebut dan Syarikat perkapalan Taiwan iaitu Evergreen Corp. untuk memindahkan pusat operasinya dari pelabuhan Singapura ke Tanjung Pelepas. Keupayaan pelabuhan Tanjung Pelepas menarik perhatian dua buah syarikat perkapalan gergasi dunia tersebut menunjukkan betapa pentingnya untuk mewujudkan sebuah pelabuhan moden yang dilengkapi dengan infrastruktur pelabuhan yang terkini serta bersifat *state-of-the-art*.

Selain daripada keperluan untuk mengeksport hasil dagangan secara langsung terdapat beberapa faktor lain yang mendorong kepada pembinaan sebuah pelabuhan moden di Malaysia, pertama, dari segi penguasaan perdagangan antarabangsa terutama perdagangan kontena yang semakin meningkat. Menurut laporan Drewry Consultants Ltd. iaitu sebuah syarikat penganalisa persendirian di London, rantau Asia Tenggara mewakili 34% daripada keseluruhan perdagangan *transshipment* dunia yang menunjukkan keperluan kepada peningkatan kepada pembinaan infrastruktur pelabuhan. Peningkatan yang mendadak dapat dilihat sejak awal abad ke-21 apabila jumlah perdagangan *transshipment* telah menunjukkan peningkatan dari 55 juta TEUs pada tahun 2000 kepada 92 juta TEUs pada tahun 2005. Ini dapat dibuktikan apabila pelabuhan yang terletak di rantau Asia Tenggara telah menunjukkan peningkatan terpantas dalam tempoh yang singkat seperti yang telah dialami oleh pelabuhan Tanjung Pelepas.¹¹

Kedua, sebagai sebahagian daripada perancangan jangka panjang dalam menghadapi persaingan dengan pelabuhan-pelabuhan utama lain di Asia Tenggara. Terdapat kecenderungan dalam sektor pelabuhan di rantau ini ke arah pembinaan sebuah pelabuhan moden. Ini dapat dilihat apabila negara-negara seperti Thailand, Indonesia dan Filipina telah mula mencadangkan pembinaan sebuah pelabuhan baru yang jauh lebih moden daripada pelabuhan yang sedia ada. Thailand misalnya telah mempunyai sebuah pelabuhan laut dalam iaitu pelabuhan Laem Chabang yang telah mula memberi cabaran kepada pelabuhan-pelabuhan utama lain di Asia Tenggara.

Bagi Malaysia keperluan kepada lebih daripada sebuah pelabuhan utama adalah perlu terutama di Malaysia Timur bagi menguasai perdagangan di kawasan tersebut dengan terdapatnya pelbagai bentuk kerjasama serantau dari segi perdagangan seperti kerjasama antara Negara-negara Brunei, Indonesia, Malaysia dan Filipina atau lebih dikenali sebagai (BIMP-EAGA). Kesempatan seumpama ini boleh diambil oleh pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak untuk menguasai perdagangan di kawasan tersebut. Sebagai contoh, pelabuhan Bintulu yang telah mengalami pembangunan infrastruktur yang intensif dengan pembinaan

kemudahan yang berkaitan dengan pengendalian gas cecair dan petroleum berpotensi untuk menjadi pelabuhan utama dalam usaha kerjasama tersebut. Oleh itu, pelabuhan-pelabuhan lain di Malaysia Timur seperti pelabuhan Rejang dan Miri serta pelabuhan-pelabuhan Sabah juga boleh dimajukan sebagai sebuah pelabuhan moden bagi Malaysia dalam abad ke-21.

Pembangunan Awal Pelabuhan-pelabuhan Utama di Sabah dan Sarawak

Selain daripada memberi tumpuan terhadap pembangunan pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia Barat, pelabuhan-pelabuhan di Malaysia Timur termasuk Sabah, Sarawak dan Labuan turut mengalami pembangunan yang sama dari segi pembinaan infrastruktur. Sejarah telah membuktikan bahawa pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia Timur atau lebih dikenali sebagai Borneo telah mengalami pembangunan awal sewaktu berada di bawah pentadbiran British pada abad ke 19.¹² Ini disebabkan kedudukan wilayah tersebut yang strategik yang dapat menjaga kepentingan British di Asia Timur serta kekayaan sumber serta hasil mahsulnya termasuk hasil hutan seperti balak, sarang burung, minyak, dan getah. Kesemua jenis komoditi tersebut mempunyai permintaan yang tinggi di pasaran dunia termasuk Eropah, Australia, Afrika dan Timur Jauh.

Perkembangan pesat perdagangan pada ketika itu terutama pada akhir abad ke-19 telah membolehkan hasil pendapatan pelabuhan yang pertama diperolehi termasuk dari pelabuhan-pelabuhan Labuan, Sandakan, Kudat, Lahad Datu dan Tawau seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 2. Berdasarkan Jadual tersebut jelas menunjukkan bahawa seawal tahun 1880-an hingga awal abad ke-20 pendapatan daripada pelabuhan-pelabuhan di British Borneo iaitu Sabah dan Labuan telah berjaya dikumpulkan, hasil daripada pengendalian komoditi-komoditi utama seperti kayu balak, arang batu serta hasil pertanian. Berdasarkan jadual tersebut juga pelabuhan Sandakan muncul sebagai pelabuhan utama jika dilihat dari segi jumlah pendapatannya diikuti oleh Labuan dan Kudat. Oleh itu, pelbagai usaha telah dilakukan oleh pihak British serta syarikat-syarikat perkapalan persendirian untuk membangunkan pelabuhan-pelabuhan tersebut terutama pelabuhan Sandakan seperti dari segi pembinaan dermaga yang lebih panjang bagi membolehkan kapal-kapal wap bersaiz besar dengan jumlah panjang melebihi 200 kaki berlabuh di pelabuhan tersebut.¹³

Selain daripada pelabuhan Sandakan, pelabuhan-pelabuhan lain di Sabah dan Sarawak turut mengalami pembangunan yang pesat. Sebelum pelabuhan Kuching di Sarawak dibangunkan oleh pihak British, perdagangan awal di Sarawak telah dikendalikan di sebuah pelabuhan muara sungai iaitu di Lidah Tanah.¹⁴ Akibat aktiviti perdagangan dan perlombongan galian terutama antimoni yang semakin pesat di kawasan berhampiran maka sebuah pelabuhan baru perlu diwujudkan yang membawa kepada pembukaan pelabuhan Kuching di Sarawak. Seawal tahun 1840-an, pelabuhan Kuching telah dimajukan sebagai sebuah pelabuhan utama oleh Sir James Brooke bagi mengeksport hasil dagangan utamanya iaitu sagu dan antimoni. Pembangunan pelabuhan di Sarawak tidak diberi keutamaan selepas itu sehingga penemuan arang batu pada tahun 1880-an. Sejak itu Sarawak telah muncul sebagai salah sebuah negeri pengeksport arang batu utama bagi British Borneo yang mendorong kepada pembinaan lebih banyak

Jadual 2: Jumlah Pendapatan Pelabuhan-pelabuhan Di Borneo Utara 1882-1906 (\$ Straits Dollar)

Tahun	Sandakan	Labuan	Kudat	Gaya/ Jesselton	Silam/ L. Datu	Padas	Jumlah (\$)
1882	4.00	t. d	42.00	12.00	t. d	t. d	58
1883	148.50	t. d	4.00	177.96	t. d	t. d	330.46
1884	276.00	t. d	103.57	1,457.63	t. d	t. d	1,837.20
1885	376.00	t. d	738.93	3,383.52	t. d	1,976.50	6,474.95
1886	1,834.47	t. d	491.20	3,915.21	t. d	2,031.96	8,272.84
1887	2,209.12	t. d	924.59	4,339.28	10.00	2,984.65	10,467.64
1888	966.76	t. d	146.50	t. d	1.75	t. d	1,115.01
1889	1,992.68	t. d	t. d	t. d	0.25	t. d	1,992.93
1890	1,575.61	t. d	t. d	93.26	93.04	t. d	1,761.91
1891	2,143.96	442.01	465.33	125.66	17.25	4.00	3,198.21
1892	2,021.99	1,002.13	929.18	106.94	10.50	t. d	4,070.74
1893	2,232.35	695.07	1,067.62	211.25	173.00	10.00	4,389.29
1894	2,305.85	977.53	915.89	170.40	384.38	65	4,819.85
1895	2,337.80	1,201.34	843.88	208.47	399.75	59.25	5,050.09
1896	2,558.59	1,717.89	1,165.71	223.73	442.95	590.45	6,679.32
1897	2,645.05	1,970.30	1,482.95	282.91	524.60	387.53	7,293.34
1898	2,969.57	2,551.28	1,311.89	350.12	596.59	247.05	8,026.50
1899	2,652.47	1,897.48	1,021.43	482.10	568.10	203.20	6,824.78
1900	3,018.51	2,043.61	1,141.61	371.75	608.55	278.40	7,462.43
1901	4,027.64	2,662.52	1,964.91	464.50	381.45	417.75	9,918.77
1902	7,034.64	3,583.85	2,608.64	1,638.84	2,189.33	1,037.29	18,092.34
1903	8,415.33	3,931.63	2,136.33	1,812.24	3,714.22	1,072.90	21,082.65
1904	7,628.58	3,514.93	1,934.12	2,064.29	3,915.51	841.60	19,898.63
1905	7,474.74	3,731.80	1,847.79	1,678.76	3,502.51	699.67	18,935.27
1906	6,931.93	t. d	2,030.22	1,659.29	3,923.20	761.46	15,306.10
Jumlah	75,782.14	35,655.17	25,318.29	25,230.11	21,436.28	13,669.46	193,359.65

t. d = tiada data

Sumber: *British North Borneo Official Gazette*, August 1907.

infrastruktur pelabuhan yang berkaitan dengan pengendalian arang batu terutama di pelabuhan Kuching.

Pada abad ke-20, pembinaan infrastruktur pelabuhan terus dipertingkatkan di pelabuhan-pelabuhan British Borneo kesan daripada perkembangan pesat sektor pertanian, perhutanan dan galian seperti arang batu, minyak, getah dan kayu balak. Di Sarawak misalnya, pelabuhan-pelabuhan lain selain daripada pelabuhan Kuching, seperti pelabuhan Miri dan Sibu telah mula dibangunkan dengan infrastruktur yang berkaitan seperti kawasan penyimpanan bahan cecair serta jeti-jeti yang menghubungkan kawasan tersebut dengan pelabuhan. Antara tahun 1900 hingga tahun 1963 turut memperlihatkan peranan syarikat-syarikat persendirian seperti syarikat-syarikat pembinaan infrastruktur pelabuhan, perkapalan serta syarikat-syarikat pembalakan dan perlombongan dalam pembinaan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan utama di Sabah dan Sarawak. Antaranya termasuklah seperti

syarikat-syarikat Island Trading Company, Harrison & Crossfield, North Borneo Trading Company dan Sarawak Oil Company. Misalnya syarikat Harrison & Crossfield telah membina sebuah dermaga di pelabuhan Jesselton dalam tahun 1930-an. Manakala syarikat Sarawak Oil Company telah membina sebuah dermaga di pelabuhan Miri, Sarawak.

Sementara itu pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak tidak terkecuali daripada menghadapi kemusnahan akibat perang dunia kedua (1941-1945). Akibatnya sejeurus setelah perang tamat aktiviti perdagangan dan perkapalan terhenti buat sementara waktu. Hanya sebuah syarikat perkapalan British iaitu The Straits Shipping Company yang mempunyai monopoli dalam aktiviti perkapalan di British Borneo, masih mengadakan perkhidmatan antara Sabah dan Singapura.¹⁵ Oleh itu untuk memastikan perdagangan import dan eksport dapat diteruskan maka kerja-kerja membaik pulih infrastruktur pelabuhan telah dilakukan dengan segera.¹⁶ Akibatnya satu pelan pemulihan pembangunan infrastruktur pelabuhan telah dibuat oleh pihak British yang telah disediakan oleh jurutera koloni iaitu Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank & Gwyther pada tahun 1949 yang meliputi pemulihan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan utama di Sabah iaitu pelabuhan Labuan, Sandakan, Jesselton, Tawau dan Kudat.

Pemulihan infrastruktur pelabuhan tersebut termasuk pembinaan semula infrastruktur pelabuhan utama seperti dermaga dan limbungan seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 3. Di samping itu, kerja-kerja reklamasi juga turut dilakukan untuk melebarkan lagi laluan kapal menuju ke pelabuhan. Pembangunan semula infrastruktur pelabuhan diteruskan dalam Rancangan Pembangunan Malaysia Pertama antara tahun 1959 hingga tahun 1964 yang telah dirancang selari dengan pembentukan Malaysia pada tahun 1963. Sejak itu jumlah perdagangan Sabah telah menunjukkan peningkatan yang memberangsangkan terutama dalam tempoh tiga tahun iaitu dari tahun 1960 hingga 1963 dengan jumlah eksport meningkat dari RM222.6 juta kepada \$274.8 juta.¹⁷

Penswastaan Pelabuhan: Ke Arah Pembinaan Pelabuhan Moden di Sabah dan Sarawak

Seperti pelabuhan-pelabuhan utama yang terletak di Malaysia Barat yang sedang mengalami pembangunan pesat dari segi infrastruktur serta kelengkapan pelabuhan, pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak juga perlu dimajukan sebagai sebuah pelabuhan moden bagi Malaysia dalam abad ke-21 ini. Di Sabah, pentadbiran pelabuhan-pelabuhannya adalah di bawah bidang kuasa Lembaga Pelabuhan Sabah (SPA) yang ditubuhkan dalam tahun 1968 iaitu dibawah Enakmen SPA 1967 yang kemudian telah digantikan dengan Enakmen SPA 1981 di mana Lembaga Pelabuhan Sabah bertanggungjawab mengawasi semua pembangunan dan aktiviti pelabuhan selari dengan keperluan pentadbiran negeri. Empat pelabuhan utama Sabah yang terletak di bawah pentadbiran SPA ini adalah pelabuhan Sandakan, Tawau, Kota Kinabalu, Lahad Datu serta sebuah pelabuhan kontena terbaru di Sapangar Bay yang akan selesai pembinaannya dalam tahun 2006 ini.

Sejak awal abad ke-21 perdagangan di Sabah telah mengalami perkembangan yang pesat terutama dari segi pengendalian kargo di keempat-empat pelabuhan utamanya iaitu dari 19.03 juta tan dalam tahun 2002 kepada 22.13 juta tan dalam

Jadual 3: Infrastruktur Pelabuhan-pelabuhan di British Borneo 1963 ('kaki)

Pelabuhan/Infrastruktur	Kemudahan Berlabuh			
	Outer Berth	Inner Berth		
Labuan Liberty Wharf 400' x 40' (600' between dolphins)	Sebuah kapal laut dalam	26'	Sebuah kapal seberat 300 tan	18'
Victoria wharf 265' X 30'	2 buah kapal pesisir	12'	-	
Jeti penyimpanan milik Syarikat Minyak Shell 175' x 25'	Sebuah kapal laut dalam	31'	-	
Sandakan Dermaga 740' x 40'	Sebuah kapal laut dalam dan sebuah kapal lain seberat 3,000 tan	21'	Dua buah kapal pesisir	8'
Jeti penyimpanan milik Syarikat Minyak Shell 128' x 18'	Sebuah kapal seberat 3,000 tan	27'	-	-
Jesselton Dermaga 650' x 40'	Sebuah kapal laut dalam	25'	Sebuah kapal seberat 3,000 tan dan dua buah kapal pesisir	22'
Tawau Dermaga 650' X 40'	Sebuah kapal laut dalam dan sebuah kapal seberat 3,000 tan	22'	-	-
Kudat Dermaga 150' x 30'	Sebuah kapal seberat 3,000 tan	16'	-	-
Lahad Datu Dermaga 80' x 50'	Sebuah kapal pesisir	16'	-	-
Semporna Dermaga 42' x 36'	Sebuah kapal pesisir	17'	-	-
Kuching Dermaga di Tanah Puteh 800' x 40'	Kapal laut dalam sepanjang 400 kaki boleh berlabuh	17'	-	-
Binatang Dermaga 144'	Kapal seberat 2,000 tan	16'	-	-
Sarikei Dermaga 100'	Kapal seberat 2,000 tan	15'	-	-
Sibu Dermaga 140'	Kapal sepanjang 300 kaki	16'		
Miri Open sea anchorage	Kapal tangki			
Brunei Town Dermaga 400'	Sebuah kapal laut dalam	16'		
Kuala Belait Dermaga 300'	Sebuah kapal pesisir			

Sumber: *Annual Report State of North Borneo 1960*, hlm.140-141.
Annual Report State of Brunei 1964, 1965, hlm.164.
Annual Report Sarawak 1962, hlm.238.
Annual Report of The Marine Departmet, Sarawak, 1956-1963.

tahun 2005. Keuntungan selepas cukai yang diperolehi juga telah meningkat iaitu dari RM17.7 juta pada tahun 2001 kepada RM18.5 juta dalam tahun 2002 dan RM43.6 juta pada tahun lalu yang menuntut kepada keperluan untuk mempertingkatkan kemudahan dan infrastruktur pelabuhan yang sedia ada di samping membina pelabuhan baru bagi mengendalikan perdagangan kontena yang semakin meningkat dalam perdagangan antarabangsa. Di bawah Pelan Pembangunan Pelabuhan-pelabuhan Sabah bagi tempoh 20 tahun (1990-2010), semua pelabuhan utama Sabah sedang dan akan mengalami perkembangan pesat dari segi infrastruktur dan perkhidmatan perkapalan supaya dapat menyumbang kepada peningkatan dalam pengendalian kargo di pelabuhan.

Pelabuhan Kota Kinabalu yang merupakan pelabuhan utama bagi Sabah telah dilengkapi dengan kemudahan kapal berlabuh sepanjang 1,412 meter serta tempat penyimpanan barangan bertutup seluas 23,000 meter persegi serta slot bagi penempatan kontena atau *container yard* sebanyak 1,550 slot. Jadual 3 menunjukkan pelabuhan-pelabuhan utama di Sabah dan Sarawak serta infrastrukturnya.

Jadual 4: Senarai Infrastruktur yang disediakan di Pelabuhan-pelabuhan Utama di Sabah dan Sarawak

Pelabuhan	Infrastruktur dan Kemudahan Berlabuh atau <i>berth</i>
Sarawak: Kuching	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemudahan berlabuh di 4 buah terminal: <ul style="list-style-type: none"> - Pending Terminal - Biawak Oil Terminal - Senaril Terminal - Sejingat Terminal 2. Multipurpose 3. Jeti dan saluran paip minyak
Rejang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemudahan berlabuh (5): <ul style="list-style-type: none"> - Sibul - Sarikei - Bintagor - Sungai Merah - Tanjung Manis
Miri	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemudahan berlabuh sepanjang 390 meter: <ul style="list-style-type: none"> - 6 buah kawasan berlabuh bagi pengendalian kargo konvensional 2. Kemudahan tempat penyimpanan kargo 3. Kemudahan tempat penyimpanan kontena 4. Kemudahan tempat penyimpanan kayu balak
Sandakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemudahan berlabuh sepanjang 576 meter : <ul style="list-style-type: none"> - Main Wharf (4) - Berth 1 - Berth 2 - Berth 3 - Berth 4 - Jeti petroleum

	<ol style="list-style-type: none">2. Tempat penyimpanan barang bertutup seluas 13,000 meter persegi3. Tempat penyimpanan kontena sebanyak 1,550 slot
Lahad Datu	<ol style="list-style-type: none">1. Kemudahan berlabuh sepanjang 630 meter bagi pengendalian kargo berikut:<ul style="list-style-type: none">- Break bulk- Dry bulk- Kontena- Liquid bulk2. Tempat penyimpanan barang bertutup seluas 1,600 meter persegi3. Tempat penyimpanan kontena sebanyak 100 slot
Tawau	<ol style="list-style-type: none">1. Kemudahan berlabuh sepanjang 648 meter<ul style="list-style-type: none">- Break bulk- Dry bulk- Kontena- Liquid bulk2. Tempat penyimpanan barang bertutup seluas 8,600 meter persegi3. Tempat penyimpanan kontena sebanyak 520 slot
Sapanggar Bay	<ol style="list-style-type: none">1. Kemudahan berlabuh sepanjang 46-82 meter:<ul style="list-style-type: none">- 2 kawasan berlabuh2. Kawasan penyimpanan barangan atau gudang

Sumber: Star Maritime, The Star, 19 Julai 2004
Star Maritime, The Star, 13 Februari 2005

Berdasarkan Jadual 4 di atas tersebut hampir kesemua pelabuhan utama di Sabah dan Sarawak mempunyai pelbagai kemudahan infrastruktur bagi mengendalikan pelbagai jenis kargo termasuk kargo am, kargo pukal kering, kargo pukal cecair, kontena serta kemudahan perkhidmatan feri di pelabuhan.

Pada hari ini pelabuhan-pelabuhan utama di Sabah dan Sarawak sedang mengalami satu transformasi ke arah menjadikan pelabuhan-pelabuhan tersebut lebih berdaya saing serta dapat menguasai perdagangan di rantau ini. Untuk mencapai matlamat tersebut sebanyak tujuh buah pelabuhan di Sabah telah diwastakan bagi tempoh 30 tahun dan diletakkan di bawah pentadbiran Sabah Port Sdn Bhd (SPSB) yang dimiliki sepenuhnya oleh syarikat Suria Capital Holdings Bhd. Pelabuhan-pelabuhan yang terlibat adalah pelabuhan Kota Kinabalu, Sandakan, Tawau, Kunak, Kudat, Samporna dan Sapanggar Bay. Melalui penswastan tersebut, sebanyak RM1.36 bilion telah diperuntukkan ke arah pembinaan pelabuhan moden di Sabah.¹⁸ Selain daripada itu SPSB juga memperolehi kemudahan pinjaman sebanyak RM193 juta daripada Lembaga Pelabuhan Sabah bagi tujuan untuk membiayai pembelian kemudahan pengendalian kargo dan pembinaan sebuah pelabuhan kontena di Sapanggar Bay.

Perjanjian penswastan pelabuhan-pelabuhan tersebut telah ditandatangani pada 23 September 2004 antara Menteri Pembangunan dan Infrastruktur Sabah dengan Lembaga Pelabuhan Sabah. Perjanjian penswastan tersebut melibatkan perpindahan beberapa bahagian utama pelabuhan termasuklah bahagian operasi

serta pentadbiran pelabuhan serta perkhidmatan dan pembangunan keseluruhan pelabuhan-pelabuhan tersebut. Tempoh 30 tahun konsesi tersebut boleh disambung selama 30 tahun lagi sekiranya diperlukan oleh pihak pentadbir pelabuhan iaitu SPSB. Dengan pembinaan Sapanggar Bay Container Terminal (SBCT) ini pengendalian kontena di pelabuhan Kota Kinabalu telah dipindahkan ke pelabuhan ini pada bulan Jun 2007. Adalah dijangkakan bahawa SBCT ini akan bukan sahaja mengendalikan kontena di antara pelabuhan-pelabuhan di Malaysia Timur tetapi dapat juga mengendalikan *transshipment container* ke utara Asia sehingga ke Indo-China dan juga *Indian Sub continent*.¹⁹ Pada enam bulan pertama tahun 2007, tujuh buah pelabuhan di bawah SPSB telah berjaya menunjukkan peningkatan dalam pengendalian kargo di pelabuhan-pelabuhannya iaitu dari 13 juta tan pada tahun 2006 kepada 14.2 juta tan pada tahun 2007 bagi tempoh yang sama. Begitu juga dengan pengendalian kontena yang turut mengalami pertumbuhan sebanyak 20.56 bagi tempoh yang sama pada tahun 2007. Untuk meningkatkan lagi kapasiti di pelabuhan-pelabuhannya, SBCT telah meluluskan peruntukkan sebanyak RM781 juta untuk pembinaan infrastruktur serta pembelian peralatan kemudahan pelabuhan.

Sementara itu pelabuhan-pelabuhan di Sarawak juga turut mengalami perkembangan yang pesat dalam abad ke-21 ini terutama pelabuhan Kuching. Dalam tahun 2004, pelabuhan tersebut akhirnya telah mencatat jumlah pengendalian kargo tertinggi sebanyak 7.1 juta tan dalam tempoh 43 tahun pembangunannya. Bermula dari sebuah pelabuhan kecil sehingga mempunyai infrastruktur pelabuhan utama seperti terminal laut dalam atau *deepsea terminal* di Senari telah membolehkan pelabuhan Kuching mengendalikan sebanyak 7 juta tan kargo setahun. Perlaksanaan *e-Port community system* pada tahun 2003 pula telah menjadikan operasi di pelabuhan Kuching dilaksanakan dengan lebih efisien serta dapat mengurangkan kos keseluruhan operasi pelabuhan tersebut. Dalam bulan Julai 2004, pelabuhan Kuching juga tidak ketinggalan dalam mengimplementasikan kod keselamatan kapal dan pelabuhan antarabangsa atau Inter-national Ship and Port Security Code (ISPS) yang telah memberi keyakinan serta jaminan keselamatan kepada kapal-kapal asing untuk singgah di pelabuhan tersebut.

Manakala pelabuhan Bintulu yang dikendalikan oleh Bintulu Port Sdn Bhd (BPSB) merupakan pelabuhan kontena utama di Malaysia Timur sejak tahun 2003 dari segi jumlah kontena yang dikendalikan di pelabuhannya. Selain daripada terkenal di dunia sebagai *hub* utama dalam pengendalian LNG (liquid natural gas), BPSB juga muncul sebagai pengendali kargo kontena dan kargo pukal yang terdiri daripada minyak mentah, hasil petroleum, baja dan minyak kelapa sawit dari Sabah dan Sarawak.²⁰ Pada tahun 2006, BPSB telah mengendalikan kontena sebanyak 199,704 TEUs dan dijangka pada akhir tahun 2007 pelabuhan tersebut dapat mencapai sasarannya dengan jumlah pengendalian sebanyak 230,000 TEUs. Gambar 1 menunjukkan kemudahan-kemudahan yang disediakan di pelabuhan Bintulu termasuk jeti petroleum, jeti minyak kelapa sawit, terminal kontena, terminal kargo am, terminal kargo pukal serta jeti-jeti LNG dan LPG.

Cabaran Serta Masa Depan Sektor Pelabuhan di Malaysia

Pembangunan dan perkembangan sektor pelabuhan di Malaysia adalah selari dengan perkembangan ekonomi negara yang dicorakkan oleh perkembangan

Gambar 1: Kemudahan-kemudahan Yang Terdapat di Pelabuhan Bintulu



Sumber: <http://www.bintuluport.gov.my>

ekonomi dunia. Sehingga ke hari ini 95% daripada perdagangan dunia dikendalikan melalui laut, oleh itu adalah penting bagi semua negara terutama Malaysia meneruskan usaha untuk mempertingkatkan peranan sektor pelabuhannya supaya lebih kompetitif serta bersifat berdaya saing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di peringkat antarabangsa seperti yang dapat dilihat pada Jadual 5. Jadual tersebut menunjukkan perancangan kerajaan dalam usaha untuk memajukan sektor pelabuhan di Malaysia pada tahun 2010 melalui peningkatan dari segi kapasiti, jumlah tempat kapal berlabuh atau *berth*, jumlah kren termasuk *gantry crane* dan *multipurpose crane*²¹ dan seterusnya meningkatkan jumlah pengendalian kargo di pelabuhan-pelabuhan Malaysia termasuk Pelabuhan Klang, Pulau Pinang, Pasir Gudang, Kuantan, Kemaman, Bintulu, Kota Kinabalu, Lahad Datu, Sandakan, Tawau, Kuching, Miri dan Rajang. Berdasarkan jadual tersebut juga Pelabuhan Klang merupakan penyumbang terbesar kepada peningkatan keseluruhan pengendalian kargo di pelabuhan Malaysia dari 223.9 juta tan pada tahun 2000 kepada 369.4 juta tan pada tahun 2005 dengan jumlah peningkatan sebanyak 40 juta tan iaitu dari 70 juta tan pada tahun 2000 kepada 110 juta tan pada tahun 2005.

Sementara itu, keupayaan sesebuah pelabuhan bertindak balas dengan cepat terhadap perubahan-perubahan yang berlaku dalam teknologi perkapalan serta perdagangan antarabangsa turut mempengaruhi perkembangan sesebuah pelabuhan yang merupakan salah satu cabaran utama yang perlu dihadapi oleh mana-mana pelabuhan di dunia seperti pelabuhan Singapura dan pelabuhan Hong Kong.²² Peningkatan dari segi saiz kapal menuntut kepada pembinaan sebuah pelabuhan laut dalam yang mempunyai kawasan kapal berlabuh yang lebih luas serta dilengkapi dengan kemudahan infrastruktur pelabuhan yang utama seperti kren bagi memastikan kontena dapat dipunggah dalam tempoh yang ditetapkan.

Selain daripada itu, terdapat beberapa cabaran lain yang perlu dihadapi dalam usaha ke arah pembinaan sebuah pelabuhan moden di Malaysia terutama

Jadual 5: Kapasiti Pelabuhan, Jumlah Tempat Kapal Berlabuh, Jumlah Kren, Jumlah Kapal Berlabuh dan Jumlah Kargo Yang dikendalikan di Pelabuhan-pelabuhan Malaysia, 2000-2010

	2000	2005	2010
Kapasiti Pelabuhan (juta tan)	324.9	443.3	570.0
Jumlah Tempat Kapal berlabuh (berth)	221.0	233.0	242.0
Jumlah Kren	131.0	217.0	265.0
Jumlah Kapal berlabuh	81,313.0	98,345.0	130,000.0
Jumlah kargo (juta tan)	223.9	369.4	539.0
Kargo am	23.3	44.7	47.0
Kargo pukal cecair	87.5	103.8	202.0
Kargo pukal Kering	28.6	38.2	44.0
Kargo kontena	84.5	182.7	246.0
Kontena (juta TEUs)	4.9	12.1	18.0

Sumber: Unit Perancang Ekonomi dlm Rancangan Malaysia Kesembilan 2006-2010, hlm.379, dlm <http://www.gov.my>

di Sabah dan Sarawak. Pertama, mengenalpasti peranan setiap pelabuhan untuk mengelak berlakunya persaingan serta pertindihan peranan dengan pelabuhan-pelabuhan Malaysia yang lain. Ini dapat dilakukan sekiranya pihak pentadbir pelabuhan dapat mengenalpasti jenis kargo untuk dikendalikan serta pasaran bagi setiap pelabuhan di samping mewujudkan kerjasama dengan pelabuhan-pelabuhan tempatan yang lain bagi mengoptimalkan pengeluaran. Misalnya dari segi kedudukan pelabuhan-pelabuhan tersebut di mana kebanyakan pelabuhan-pelabuhan utama di Sabah dan Sarawak terletak di kedudukan lokasi yang strategik seperti pelabuhan Kuching, Miri, Sepanggar Bay, Kota Kinabalu dan Kudat yang berhadapan dengan Laut China Selatan. Manakala pelabuhan Sandakan, Tawau dan Lahad Datu yang berhadapan dengan Laut Sulu dan Laut Sulawesi serta berhampiran dengan negara-negara jiran yang lain seperti Indonesia, Filipina sehingga ke Asia Timur seperti Jepun dan Hong Kong, mempunyai potensi untuk berkembang sebagai pusat pengumpulan serantau atau *Regional transshipment hub* bagi kawasan tersebut. Pelabuhan-pelabuhan ini juga perlu mengambil kesempatan di atas kerjasama ekonomi iaitu BIMP-EAGA yang meliputi kawasan seluas 690,000 km persegi dengan sasaran pasaran lebih daripada 55 juta pengguna.²³ Kawasan yang kaya dengan sumber ekonomi seperti minyak dan gas asli tersebut menyediakan peluang perniagaan dan pelaburan kepada para pelabur. Oleh itu adalah dijangkakan perdagangan *transshipment* di kawasan tersebut boleh mencapai sebanyak 1.5 juta TEUs.

Kedua, peningkatan dalam peranan pelabuhan di mana sesebuah pelabuhan moden bukan sahaja berfungsi sebagai sebuah pusat pengumpul dan pengeksport hasil dagangan semata-mata tetapi perlu memainkan peranan yang lebih dinamik untuk muncul sebagai sebuah pusat logistik²⁴ serta mempunyai keupayaan menyediakan rangkaian perkhidmatan seperti perkhidmatan pengangkutan yang

efisien serta kawasan penyimpanan barangan yang luas. Misalnya pelabuhan-pelabuhan di Malaysia Barat seperti Pelabuhan Klang, Westport, Northport dan Tanjung Pelepas telah mempunyai Zon Bebasnya yang tersendiri seperti Port Klang Free Zone, Tanjung Pelepas Free Zone, Westport Distripark dan Northport Distripark yang membolehkan syarikat-syarikat logistik tempatan dan antarabangsa membuka cawangannya di pelabuhan-pelabuhan tersebut. Pada hari ini, kecekapan sesebuah pelabuhan memunggah kargo dari kapal ke pelabuhan telah menjadi kayu pengukur bagi mengetahui keupayaan serta kedudukan pelabuhan tersebut di peringkat antarabangsa dan seterusnya memberi keyakinan kepada pemilik-pemilik kapal antarabangsa untuk singgah di pelabuhan tersebut.

Ketiga, meminimalkan kerenah birokrasi yang melibatkan pelbagai agensi yang berkaitan dengan pelabuhan bagi mengurangkan tempoh menunggu yang lama di pihak pengguna-pengguna pelabuhan dengan mengambil contoh pelabuhan-pelabuhan moden lain di dunia seperti pelabuhan Singapura. Dalam hal ini, pelabuhan tersebut telah berjaya mempromosikan pelabuhannya sebagai *one stop agency* yang berjaya menarik pengguna-pemgguna pelabuhan untuk terus singgah di pelabuhannya. Selain itu, penggunaan peralatan berteknologi moden dalam operasi pelabuhan perlu dilaksanakan termasuk penggunaan *Information Technology* (IT) yang sofistikated melalui penggunaan komputer serta laman web bagi memudah dan mempercepatkan pengurusan dan pengendalian operasi sesebuah pelabuhan.

Keempat, mempertingkatkan hubungan dengan pelabuhan-pelabuhan lain di dunia dengan cara yang lebih sistematik melalui pembentukan hubungan *sister port* bagi mewujudkan lebih banyak peluang pekerjaan serta dapat menarik syarikat-syarikat perkapalan utama untuk menggunakan perkhidmatan yang disediakan. Setiap pelabuhan juga perlu mewujudkan hubungan dengan syarikat-syarikat perkapalan utama atau *Main Line Operators* dan menggalakkan mereka untuk memiliki ekuiti dalam sesebuah pelabuhan dan seterusnya menyumbang dalam pembinaan pelbagai kemudahan serta infrastruktur pelabuhan yang moden yang bersifat *state-of-the-art* termasuklah memiliki kren-kren dari kategori *super post panamax* bagi melancarkan proses pemunggahan kargo dari kapal ke daratan. Untuk menarik syarikat-syarikat perkapalan utama tersebut sesebuah pelabuhan perlu mempunyai pakej yang menarik dari segi penawaran perkhidmatan yang disediakan termasuk dari segi harga yang berpatutan di samping mempertingkatkan produktiviti dan fokus pengurusan yang berorientasikan pengguna.

Dan akhir sekali setiap pelabuhan perlu melaksanakan aktiviti mempromosikan pelabuhannya secara agresif dengan memperkenalkan pelbagai promosi terutama yang berkaitan dengan pemberian insentif serta terus menerokai pasaran baru bagi memasarkan hasil dagangan mereka. Dengan ini dapat mengurangkan persaingan di antara pelabuhan-pelabuhan lain di Malaysia seperti yang telah diamalkan oleh kebanyakan pelabuhan-pelabuhan maju lain di dunia seperti pelabuhan Hong Kong dan Korea.

Kesimpulan

Dalam abad ke-21 ini pembangunan pelabuhan di Malaysia perlu diteruskan selari dengan perkembangan perdagangan domestik dan antarabangsa. Terdapat

beberapa cabaran lain yang perlu dihadapi oleh sektor pelabuhan di Malaysia bagi memajukan pelabuhan-pelabuhannya terutama di Sabah dan Sarawak supaya dapat bersaing di peringkat antarabangsa termasuklah dari segi teknologi perkapalan. Dengan penciptaan kapal-kapal kontena yang bersaiz besar dengan muatan kapasiti antara 8,500 TEUs hingga 10,500 TEUs menyebabkan perlunya sesebuah pelabuhan itu mempunyai kedalaman air yang diperlukan iaitu sedalam 15 meter untuk memudahkan laluan kapal-kapal besar ini menuju ke pelabuhan. Pada hari ini terdapat tempahan dari beberapa buah syarikat perkapalan utama di dunia untuk membina kapal kontena yang lebih besar dengan muatan kapasiti sebanyak 9,000 TEUs.²⁵

Pelabuhan-pelabuhan di Sabah juga perlu meneroka pasaran baru dengan lebih agresif seperti pasaran di Negara China di mana pada hari ini negara tersebut telah muncul sebagai satu kuasa perdagangan utama di dunia. Kesempatan ini perlu diambil oleh pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia termasuk di Sabah dan Sarawak untuk mempertingkatkan usaha kerjasama dalam bidang perdagangan, perkapalan dan pelabuhan seperti yang telah diusahakan oleh pelabuhan-pelabuhan utama Malaysia yang lain seperti pelabuhan Northport dan Westport di pelabuhan Klang.

Dari segi jangka masa panjang pula, pelan pembangunan pelabuhan di Malaysia termasuk di Sabah dan Sarawak perlu mengambil kira penglibatan pihak swasta bagi membantu pihak kerajaan dalam mempertingkatkan peranan serta fungsi sesebuah pelabuhan termasuk dari segi pentadbiran serta pembinaan infrastruktur dan kelengkapan baru yang memerlukan modal yang besar. Selain dari itu pihak pentadbir pelabuhan di Sabah dan Sarawak juga perlu mempertingkatkan peranannya dalam menyediakan pelbagai kemudahan asas di pelabuhan seperti pembinaan kawasan zon bebas bagi menarik syarikat-syarikat yang berkaitan termasuk syarikat-syarikat logistik dan perkapalan asing dan tempatan untuk membuka cawangan perniagaan mereka serta menyediakan sistem pengangkutan yang efisien bagi melicinkan lagi proses penghantaran kargo dari pelabuhan ke destinasi. Ini akan membolehkan pelabuhan-pelabuhan utama di Sabah dan Sarawak beroperasi dengan lebih efisien serta dapat bersaing secara lebih efektif bagi mempertingkatkan produktiviti dan mengoptimalkan pengeluarannya.

Nota Hujung

¹ Kertas ini telah dibentangkan di Persidangan Kebangsaan Sejarah Sabah dan Sarawak, 17-18 Mei, Sekolah Sains Sosial, Universiti Malaysia Sabah, 2006.

² Pelabuhan Bintulu telah disenaraikan sebagai pelabuhan kontena ke 4 utama di antara 20 buah pelabuhan kontena utama di kawasan ekonomi BIMP-EAGA pada tahun 2006.

³ Ninth Malaysia Plan 2006-2010, hlm. 378 dlm. <http://www.gov.my>

⁴ Hanizah Idris, "Usaha untuk mempertingkatkan infrastruktur pelabuhan utama di Malaysia", *Jati, Jurnal Jabatan Pengajian Asia Tenggara*, Bil. 4, (1999), hlm. 97-107.

⁵ Lihat Hanizah Idris, *Perdagangan Pelabuhan di Borneo*, (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2006).

⁶ G. Naidu, "The Straits of Malacca in the Malaysian economy", dalam Hamzah Ahmad (edt), *The Straits of Malacca, International Co-operation in Trade, Funding and Navigational Safety*, (Selangor: Pelanduk Publications (M) Sdn. Bhd. 1997), hlm. 37.

⁷ TEUs= Twenty equivalent units (ukuran standard bagi kontena)

⁸ Hanizah Hj. Idris, "Pembangunan infrastruktur pelabuhan utama Malaysia dalam konteks serantau dan global", dalam Hanizah Hj. Idris, (Ed.), *Asia Tenggara Kontemporari*, (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2006), hlm. 133-157.

⁹ "Star Maritime," *The Star*, 13 February 2005.

¹⁰ Kumpulan *Grand Alliance* pada mulanya dianggotai oleh syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa seperti P&O Nedlloyd, Hapag-Lloyd Container Line, Nipon Yusen Kaisha dan syarikat perkapalan Malaysia iaitu MISC Berhad. Dalam tahun 2006, P&O Nedlloyd telah mengumumkan penarikan diri dari gabungan tersebut untuk menyertai Maersk Line, yang membawa kepada penstrukturan semula kumpulan tersebut. Selain daripada Grand Alliance dan Maersk Line terdapat juga konsortium perkapalan yang lain seperti New World Alliance.

¹¹ "Star Maritime," *The Star*, 19 Julai 2004.

¹² CO 874/266: Report on the Colony of Labuan 1898, f.370.

¹³ *Annual Report Brunei 1917*, hlm. 98.

¹⁴ Hanizah Idris, *Perdagangan Pelabuhan*, hlm. 29.

¹⁵ Peter Spence Gudgeon, "Economic development in Sabah 1881-1981," dlm *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, (Sabah: Jabatan Ketua Menteri, 1982), hlm. 223.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid., hlm. 231.

¹⁸ http://www.portsworld.com/news/nst1nov10_03.htm

¹⁹ "Business Times," *New Straits Times*, 27 August 2007.

²⁰ "Star Maritime," *The Star*, 5 November 2007.

²¹ Kren yang terbesar ialah *super post-panamax quay cranes* dengan kebolehan mengangkut 22 buah kontena dalam satu masa dan dimiliki oleh pelabuhan-pelabuhan utama seperti Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas.

²² Lihat, Hanizah Idris, "Pelabuhan Singapura – A port by design, 1819-1941", *Jati, Jurnal Jabatan Pengajian Asia Tenggara*, Bil. 1, (1996), hlm. 23-37.

Lihat juga, Hanizah Idris, "The maritime nexus", *Jati, Jurnal Jabatan Pengajian Asia Tenggara*, Bil. 2, (1997), hlm. 64-73.

²³ http://www.portsworld.com/news/nst3nov24_03.htm

²⁴ Chia Lin Sien, Mark Goh & Jose Tongzon, *Southeast Asian regional port development, a comparative analysis*, (Singapore: ISEAS, 2003), hlm. 49.

²⁵ Sejak tahun 2003 syarikat-syarikat perkapalan utama di dunia seperti Overseas Orient Container Lines (OOCL), Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (K-Line) telah mula membuat tempahan kapal-kapal kontena dalam siri SX-series dengan kapasiti melebihi 8,000 TEUs.