

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN DEWAN NEGARA
MESYUARAT PERTAMA, PENGGAL KETIGA,
PARLIMEN KELIMA BELAS TAHUN 2024**

PERTANYAAN : LISAN

**DARIPADA : DR. LINGESHWARAN A/L DATO' SERI R.
ARUNASALAM**

TARIKH : 27 MAC 2024 (RABU)

SOALAN

Senator Dr. Lingeshwaran A/L Dato' Seri R. Arunasalam minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan status pembinaan land bridge yang akan menghubungkan lautan Andaman dengan Gulf of Thailand bernilai USD2.8 billion dan diluluskan oleh Parlimen Thailand. Adakah ini akan menjejaskan bilangan kapal yang berlabuh di Malaysia serta apakah perancangan Malaysia untuk menangani kesan ini.

JAWAPAN

Tuan Yang di-Pertua

1. Pada 16 Febuari 2024 yang lalu, Parlimen Thailand telah membahas dan meluluskan laporan cadangan projek mega Chumphon — Ranong Land Bridge (CRLB) dengan keputusan undi 269 menyokong berbanding 147 membantah.
2. Berdasarkan laporan media, cadangan projek tersebut tidak dipersetujui oleh banyak pihak kerana dikhuatiri kebolehlaksanaannya dari segi kos dan juga impak alam sekitar.
3. Untuk makluman Dewan, secara ringkas konsep pembangunan Land Bridge di selatan Thailand melibatkan pembinaan baharu pelabuhan *deepsea* di Chumphon dan Ranong iaitu di Teluk Thailand dan Laut Andaman masing-masing. Kedua-dua buah pelabuhan tersebut kemudian akan dihubungkan dengan infrastruktur lebuh raya, landasan keretapi dan saluran paip yang baharu. Anggaran pelaburan yang diperlukan untuk pembangunan infrastruktur berkenaan dilaporkan mencecah 1 trilion Thai Baht bersamaan RM 129 bilion.
4. Cadangan projek mega tersebut dipercayai sebahagian strategi baharu kerajaan Thailand untuk memacu pembangunan ekonomi Southern Economic Corridor untuk membawa kestabilan dan kemakmuran kepada wilayah selatan negara tersebut. Walau bagaimanapun, projek ini masih di peringkat awalan perancangan dan penilaian. Pelaksanaan projek dijangka mungkin mengambil masa selama 15 tahun, sekiranya dimulakan.
5. Projek CRLB ini dipasarkan sebagai laluan alternatif pengangkutan kargo yang lebih menjimatkan masa kerana kapal kargo tidak lagi perlu melalui Selat Melaka, namun penjimatan yang dihasratkan tersebut mungkin tidak semudah yang dijangka.

6. Kos kendalian melalui Land Bridge tersebut dan risiko yang terlibat dikenal pasti lebih tinggi berbanding dengan keadaan semasa iaitu melalui Selat Melaka kerana terpaksa melibatkan proses pemunggahan kargo *double atau triple handling* di mana kargo yang sama perlu dipindah berkali-kali antara mod pengangkutan yang berbeza.

7. Mengambil kira kaedah dan tempoh kendalian kargo melalui Land Bridge serta kos pengendalian yang lebih tinggi ini, kos perniagaan penggunaan Land Bridge boleh melebihi kos operasi dan sewa kapal untuk tambahan 2.5 hari masa transit bagi melalui Selat Melaka.

Kesan Terhadap Pelabuhan Malaysia

8. Kesan daripada projek ini dijangka lebih terhad kepada kontena wilayah Selatan Thailand yang dikendalikan oleh pelabuhan-pelabuhan di Malaysia. Pada 2023, sebanyak 262,169 TEUs atau 18.2% daripada jumlah keseluruhan kontena yang dikendalikan di Pelabuhan Pulau Pinang adalah berasal dari atau dituju ke wilayah Selatan Thailand. Maka, projek tersebut boleh membawa impak ke atas jumlah kendalian kontena Pelabuhan Pulau Pinang sekiranya dilaksanakan.

9. Untuk Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas yang merupakan pelabuhan utama negara, kerajaan telah menyusun strategi jangka masa pendek dan panjang untuk memperkukuhkan daya saing kedua-dua pelabuhan tersebut dari segi penambahan kapasiti, peningkatan kecekapan dan produktiviti serta transformasi ke arah pelabuhan hijau rendah karbon. Kementerian Pengangkutan yakin prestasi pelabuhan utama negara akan tetap berkembang secara positif pada tahun-tahun yang akan datang.

10. Hubungan antara Malaysia dan Thailand bukanlah *zero-sum game*. Hubungan baik antara dua negara dan cabaran ekonomi politik (*political economy*) yang dihadapi bersama memberi peluang kepada kita untuk berkerjasama mengusahakan inisiatif baharu yang berimpak tinggi demi kepentingan bersama. Salah satu fokus usaha sama adalah ketersambungan (*connectivity*) rangkaian pengangkutan kargo dan penumpang antara dua negara.

11. Selain pembangunan pelabuhan, Malaysia sedia berkongsi dengan Thailand perkembangan terbaru Projek East Coast Rail Link (ECRL) di mana stesen terminal ECRL di Kota Bharu sebenarnya sangat dekat dengan sempadan Malaysia-Thailand. ECRL juga mempunyai akses kepada Pelabuhan Kuantan dan Pelabuhan Klang.
12. Kerajaan terbuka kepada cadangan untuk memanjangkan landasan *standard gauge* ECRL ke sempadan, lalu disambungkan terus ke rangkaian rel Thailand yang sedia ada ataupun infrastruktur baharu yang bakal dibangunkan pada masa hadapan.
13. Kerajaan juga terbuka kepada penambahbaikan ketersambungan semasa antara jaringan keretapi yang dikendali oleh Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) dan State Railway of Thailand.
14. Apabila ketersambungan landasan kereta api antara Malaysia dan Thailand dapat dimodenkan dan dipertingkatkan, pergerakan kargo dan penumpang antara dua negara akan menjadi lebih pesat sekaligus memangkin pertumbuhan ekonomi di wilayah Utara dan Pantai Timur Malaysia bersama Selatan Thailand.
15. Lebih memberangsangkan, Malaysia dan Thailand dapat dihubungkan dengan rangkaian kereta api dan pasaran negara China melalui Laos. Integrasi ekonomi serantau antara ASEAN dan China dapat dilonjakkan ke tahap yang baharu.
16. Daripada persaingan *zero-sum game*, Kementerian Pengangkutan yakin Malaysia dan Thailand dapat menerokai formula kerjasama yang lebih erat dalam bidang pengangkutan dan pembangunan negara demi kepentingan jangka panjang bersama.

Sekian, terima kasih.