

Kaji kesan laluan alternatif perkapalan terhadap Selat Melaka

- Terusan Segenting Kra jimatkan masa, tapi banyak implikasi politik kepada Malaysia

- 'Jambatan darat' untuk kapal dirancang Thailand, musnahkan alam semula jadi, kurang daya maju

- Malaysia perlu belajar perancangan strategik Indonesia bersaing dalam jaringan perdagangan maritim global

Oleh Alif Hidayat
bhrencana@bh.com.my

Sebagai laluan perkapalan paling sibuk di dunia, Selat Melaka menjadi komponen utama sistem perdagangan global, sekali gus memberikan manfaat besar kepada rakyat di negara ini khususnya peluang pekerjaan dalam sektor maritim.

Disebabkan kesesakan trafik perkapalan semakin meruncing, terdapat keperluan untuk meneroka laluan perkapalan baharu sebagai alternatif kepada Selat Melaka.

Antaranya Terusan Segenting Kra yang masih dalam perancangan, Laluan Laut Utara, Selat Lombok, Selat Makassar, Selat Sunda dan projek saluran paip gas yang juga sedang dirancang. Namun, penerokaan laluan alternatif itu perlu diteliti kesannya khusus dari sudut ekonomi Malaysia.

Aspek lain perlu diberikan perhatian adalah berkaitan impak politik, keselamatan, strategi dan alam sekitar. Impak kewujudan laluan alternatif itu secara khususnya kepada pelabuhan, syarikat perkapalan dan persendirian di negara ini perlu juga diteliti.

Selat Melaka sepanjang 890 kilometer (km) itu digunakan untuk hampir semua bentuk pengangkutan maritim antara Timur dengan Barat. Kedalaman dan lebar Selat Melaka agak cetek serta sempit khususnya di bahagian Selat Philips, Singapura, iaitu 23 meter (m) dalam dan 2.5km lebar, memberikan masalah khususnya terhadap kapal supertanker minyak yang mempunyai drauf sedalam 21.2m.

Bagaimanapun, lebih 80,000 kapal melalui selat ini pada 2020 dengan trafik kapal tertinggi direkodkan pada 2018, iaitu sebanyak 85,030 kapal. Ini dijangka mengundang masalah besar kepada negara jika Selat Melaka mencapai tahap maksimum lebih 140,000 kapal seperti jangkaan pada 2024. Di sinilah penilaian terhadap laluan perkapalan alternatif perlu dilaksanakan bagi saling melengkapi keupayaan Selat Melaka.

Sebenarnya, Thailand sudah lama merancang untuk mengorek terusan sepanjang 100km menghubungkan Laut Andaman di Lautan Hindi dengan Laut China Selatan, iaitu memintas

bahagian paling sempit di utara Semenanjung Malaysia.

Sekiranya kapal merentasi Terusan Segenting Kra, ia akan mengurangkan masa perjalanan dua hari berbanding melalui Selat Melaka. Ini menguntungkan syarikat logistik kerana mampu mengangkut barangan dengan cepat. Tambahan pula banyak industri cenderung terhadap ketepatan masa proses pengeluaran dan perdagangan.

Kewujudan terusan itu akan mengurangkan risiko ancaman lanun dan keadaan laut bergelora kerana tidak membabitkan kawasan laut berbahaya di Selat Melaka.

Namun, Terusan Segenting Kra dijangka akan menimbulkan banyak implikasi politik kepada Malaysia. Ia akan memisahkan pusat Thailand secara fizikal dari wilayah selatannya, sekali gus berisiko menyemarakkan perjuangan gerakan pemisah.

Wilayah Selatan Thailand sudah lama mempunyai hubungan signifikan dengan masyarakat Melayu. Justeru, mereka berpotensi memperjuangkan tuntutan autonomi daripada Bangkok, sekali gus boleh menimbulkan perselisihan antara Thailand dengan Malaysia.

Memandangkan berlaku masalah sekiranya 'dipisahkan' antara Bangkok dengan selatan Thailand, pembinaan 'jambatan darat' sepanjang 100km menjadi alternatif projek terusan.

Statistik menunjukkan 80 peratus bekalan minyak dari China dibawa melalui Selat Melaka. Terusan Segenting Kra akan mengurangkan kebergantungan China kepada Selat Melaka dan meminimumkan ancaman sekatan.

Kerajaan Thailand mengunjurkan pembinaan jambatan darat tidak membabitkan perbelanjaan besar seperti kos pengorekan terusan bernilai kira-kira AS\$30 bilion (RM131.6 bilion). Namun, kedua-dua cadangan pembinaan itu akan mengakibatkan kemusnahan alam semula jadi. Walaupun pembinaan jambatan darat lebih murah, kedua-duanya kurang berdaya maju dari segi ekonomi.

Laluan kapal alternatif kepada Selat Melaka sedikit sebanyak menggugat peranan selat itu sebagai jaringan penting perdagangan global. Namun, Projek Saluran Paip Gas dan Laluan Laut Utara mungkin berupaya menjadi alternatif.

Dengan adanya projek saluran paip gas sepanjang 310km dari Yan, Kedah ke Bachok, Kelantan, kapal supertanker minyak akan mengeluarkan

minyak mentah untuk ditapis dan minyak diproses dimasukkan ke dalam kapal lain serta dibawa ke destinasi terakhir.

Saluran paip itu akan menjimatkan syarikat minyak hingga tiga hari tempoh transit, manakala kos penghantaran minyak mentah dapat dikurangkan AS\$1.50 setong (RM6.57).

Laluan Laut Utara menjadi satu lagi laluan kapal alternatif. Kapal melaluinya menikmati penjimatan besar dari segi penggunaan minyak, kos mengisi bunker dan operasi, pembebasan gas serta masa perjalanan.

Perubahan fizikal landskap di Lautan Artik dijangka memberikan impak besar terhadap ekonomi banyak negara termasuk China, Jepun dan Korea Selatan. Penggunaan Laluan Laut Utara paling murah dan pendek untuk perdagangan antara Russia dengan China. Bagaimanapun, syarikat perkapalan dunia masih sangsi terhadap soal keselamatan di laluan menerusi Artik itu.

Industri perkapalan akan sedaya upayanya menggunakan laluan paling selamat dan kurang berisiko. Ia faktor utama memastikan keselamatan perdagangan barangan pengeluaran, makanan serta pertanian.

Walaupun Laluan Laut Utara lebih singkat bagi perdagangan Timur-Barat, keadaan dan infrastrukturnya tidak menepati kemudahan standard kapal dagang, antaranya kaedah pembebasan gas rumah hijau dan pengendalian risiko tumpahan minyak, manakala bantuan kapal pemecah ais mungkin akan sentiasa diperlukan.

Indonesia menjadi negara maritim yang sentiasa mencuba untuk menambah baik laluan perdagangan laut seperti Selat Sunda dan Selat Lombok. Antara strategi Indonesia, memperkenalkan Skim Pemisahan Trafik (SPK) di kedua-dua selat itu bagi mengelak kecelakaan atau pertembungan kapal.

Selat Melaka akan terus menjadi antara laluan kapal terpenting dalam jaringan perdagangan global. Namun, selat ini menjadi semakin sesak yang memaksa syarikat perkapalan mencari laluan alternatif.

Terusan Segenting Kra dan projek saluran paip gas masih dalam peringkat perancangan serta sukar untuk menganalisis impaknya kepada Selat Melaka. Laluan Laut Utara pula bukan alternatif terbaik kepada laluan kapal yang biasa melalui Selat Melaka.

Isunya berkaitan keselamatan laluan kapal. Selat Melaka terbukti lebih selamat kerana sudah lama mengawal dan berjaya mengurangkan risiko serangan lanun.

Namun, jika banyak usaha dilakukan bagi menjadikan laluan kapal lebih selamat seperti dibuat Indonesia, keadaan ini mungkin boleh berubah. Laluan kapal di Indonesia dilihat lebih melengkap daripada menjadi alternatif kepada Selat Melaka. Mungkin Malaysia perlu belajar kaedah pemikiran dan perancangan strategik Indonesia untuk bersaing dalam jaringan perdagangan maritim global.

Realitinya, Selat Melaka akan terus menjadi pemacu ekonomi utama Malaysia. Bagaimanapun, kebergantungan tinggi terhadap Selat Melaka boleh menghalang aspirasi Malaysia untuk menjadi negara maju.



Penyelidik di Pusat Kajian Keselamatan & Diplomasi Maritim, Institut Maritim Malaysia (MIMA)

