

Bil. 9

Isnin

27 Julai 2020



MALAYSIA

# PENYATA RASMI PARLIMEN

*Parliamentary Debates*

## KAMAR KHAS

*Special Chamber*

**PARLIMEN KEEMPAT BELAS  
PENGAL KETIGA  
MESYUARAT KEDUA**

## K A N D U N G A N

### UCAPAN DI BAWAH USUL BERKENAAN PERKARA TADBIR KERAJAAN [P.M. 17]:

- **Cadangan Pembangunan Sekolah Menengah  
Sungai Paoh**  
- *YB. Tuan Wong Ling Biu (Sarikei)* (Halaman 1)
- **Kementerian Pengangkutan Malaysia Harus  
Menyelaraskan Sektor Perkapalan, Ejen-ejen  
Penghantaran dan Logistik serta Pelabuhan**  
- *YB. Tuan Charles Anthony Santiago (Klang)* (Halaman 4)

**MALAYSIA  
KAMAR KHAS  
PARLIMEN KEEMPAT BELAS  
PENGGAL KETIGA  
MESYUARAT KEDUA**

**Isnin, 27 Julai 2020**

**Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.30 petang**

**DOA**

*[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Mohd Rashid Hasnon)  
mempengerusikan Mesyuarat]*

---

**UCAPAN DI BAWAH USUL  
BERKENAAN PERKARA TADBIR KERAJAAN (P.M. 17)**

**Cadangan Pembangunan Sekolah Menengah Sungai Paoh**

**2.34 ptg.**

**Tuan Wong Ling Biu [Sarikei]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Menurut jawapan dari Menteri Dalam Negeri kepada pertanyaan jawab lisan saya pada 13 Mac 2019, projek pembinaan Kem Batalion 10 Pasukan Gerakan Am (PGA) Sibul akan dilaksanakan di atas tapak seluas 321 ekar di Sungai Paoh, Sarikei dan kini sedang dalam proses penyediaan reka bentuk dan telah diluluskan oleh Unit Perancangan Ekonomi, Kementerian Hal Ehwal Ekonomi dengan anggaran sebanyak RM200 juta.

Projek ditender pada Februari tahun ini dan akan disiapkan selama dua tahun tertakluk kepada perancangan berjalan sewajarnya. Projek ini terletak kurang daripada satu kilometer dari Sekolah Menengah Sungai Paoh, Sarikei.

Oleh yang demikian, saya ingin mencadangkan pembangunan sekolah tersebut perlu diambil kira dan perlu dilaksanakan dengan segera sebab sekumpulan besar pelajar dari kem akan melapor diri ke sekolah ini. Saya telah melawat sekolah tersebut dan mendapati bahawa sekolah tersebut masih serba kurang daripada segi pembangunan. Kebanyakan bangunan sekolah mereka termasuk asrama masih bercirikan struktur bangunan lama. Sekolah ini telah ditubuhkan pada tahun 1967.

Sekolah ini mempunyai seramai 850 orang murid dan seramai 71 orang guru manakala anggota kumpulan pelaksana seramai 14 orang. Manakala murid yang menghuni di asrama berjumlah 368 orang. Sekolah ini amat

memerlukan penyelenggaraan, pembaikan dan pembinaan kemudahan secepatnya kerana kebanyakan bangunan sekolah, asrama dan bengkel reka bentuk (RBT) sudah berada dalam keadaan yang kritikal. Di samping itu juga, dataran laluan kenderaan dan parkir kereta juga perlu diturap. Dataran untuk perhimpunan pagi dan aktiviti kokurikulum juga menghadapi masalah yang sama.

Tuan Yang di-Pertua, terdapat tujuh buah asrama ditempatkan di sekolah tersebut bagi menampung penghuni murid berasrama. Bangunan asrama masih berstruktur bangunan lama dan dibina daripada papan. Ampaian berbumbung amatlah diperlukan, sekiranya pada musim hujan amatlah sukar bagi murid-murid asrama menyidai pakaian mereka. Tandas dan tempat mandi juga perlu diberi perhatian.

Selain itu, saya juga amat mengambil perhatian terhadap sistem perpaipan utama di sekolah tersebut. Sekolah tersebut sering mengalami masalah air walaupun sekolah ini telah mendapat sistem perpaipan air yang terawat. Sistem perpaipan di sekolah ini belum pernah dibaikpulih dan masih menggunakan sistem perpaipan lama. Disebabkan itulah sekolah ini sentiasa menghadapi masalah air.

Manakala bangunan di blok B bangunan tiga aras sekolah ini juga perlu diberi pengubahsuaian iaitu di tangga utama atau laluan bomba. Bangunan ini hanya mempunyai satu laluan utama sahaja. Keadaan ini telah mewujudkan kesesakan dan amatlah berbahaya sekiranya berlaku kebakaran. Oleh yang demikian, perlulah diubahsuai atau membuat penambahan laluan kedua-dua tangga bagi memberi keselesaan kepada murid-murid dan guru. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Mohd Rashid Hasnon]:** Terima kasih Yang Berhormat. Minta Yang Berhormat Menteri Pendidikan atau Timbalannya untuk menjawab.

**2.38 ptg.**

**Timbalan Menteri Pendidikan II [Tuan Muslimin bin Yahaya]:** *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,* salam sejahtera. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kementerian Pendidikan Malaysia (KPM) mengucapkan terima kasih kepada Ahli Yang Berhormat Sarikei. KPM ingin memberi penjelasan ke atas perkara yang dibangkitkan iaitu mengenai cadangan pembangunan Sekolah Menengah Kebangsaan Sungai Paoh (SMK) Sungai Paoh di Sarikei, Sarawak.

SMK Sungai Paoh merupakan sebuah sekolah kerajaan yang telah mula beroperasi pada 1 Januari 1997. Sekolah ini mempunyai 34 bilik darjah dengan bilangan murid Tingkatan 1 hingga Tingkatan 6 seramai 854 orang dan guru seramai 67 orang. Sekolah ini juga mempunyai asrama yang menempatkan seramai 370 orang murid. Tuan Yang di-Pertua, KPM telah mengambil maklum mengenai kelulusan kerajaan bagi projek pembinaan Kem Batalion 10 Pasukan Gerakan Am (PGA) Sibu di Sungai Paoh, Sarikei. Projek ini turut melibatkan pembinaan kuarters kediaman bagi menempatkan keluarga anggota PGA.

Berdasarkan lokasi tapak projek, pembinaan kem ini adalah berhampiran dengan SMK Sungai Paoh iaitu terletak lebih kurang satu kilometer daripada sekolah.

#### ■1440

Keadaan ini akan memberi kesan kepada sekolah apabila kem berkenaan siap dan mula diduduki oleh anggota PGA serta keluarga termasuk anak-anak yang perlu dihantar ke sekolah yang berhampiran. Oleh yang demikian, Jabatan Pendidikan Negeri Sarawak akan melaksanakan kajian keperluan bagi mendapatkan unjuran murid yang akan bersekolah apabila Kem Batalion 10 Pasukan Gerakan Am (PGA) Sibu mula beroperasi kelak.

Namun begitu, berdasarkan unjuran yang telah dibuat sebelum ini, KPM mendapati terdapat keperluan untuk membina bangunan tambahan di SMK Sungai Paoh bagi menampung pertambahan murid.

Sehubungan itu, KPM telah mengemukakan permohonan mengenai cadangan pembinaan tambahan bangunan di SMK Sungai Paoh dalam *rolling plan* yang pertama Rancangan Malaysia Ke-12. Skop projek yang dicadangkan adalah pembinaan tambahan bangunan bilik darjah, pembinaan gantian asrama dan kemudahan-kemudahan lain. Pelaksanaan projek ini adalah tertakluk kepada kedudukan kewangan kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua, bagi tujuan kerja-kerja naik taraf, baik pulih dan penyelenggaraan sekolah, sejumlah RM1.285 juta telah disalurkan kepada SMK Sungai Paoh untuk tempoh lima tahun antara tahun 2016 hingga tahun 2020. Bagi tahun 2020, KPM telah menyalurkan peruntukan berjumlah RM704,000 termasuk RM400,000 di bawah Pakej Rangsangan Ekonomi 2020 kepada sekolah ini. Sekian, terima kasih.

**Kementerian Pengangkutan Malaysia Harus Menyelaraskan  
Sektor Perkapalan, Ejen-ejen Penghantaran  
dan Logistik Serta Pelabuhan**

**2.42 ptg.**

**Tuan Charles Anthony Santiago [Klang]:** Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Menteri. Sektor pelabuhan merupakan nadi ekonomi negara kita. Peranan Pelabuhan Klang sebagai pelabuhan ke-12 tersibuk di dunia menyumbang besar kepada pendapatan dan peluang pekerjaan di Malaysia. Sektor berkaitan pelabuhan dianggarkan menggaji 250,000 orang pekerja.

Pejabat saya telah mengadakan pelbagai siri perbincangan meja bulat dengan pengendali-pengendali berkaitan sektor pelabuhan. Hasil perbincangan meja bulat didapati sektor pelabuhan, perkapalan dan logistik di Malaysia masih tidak mempunyai suatu sistem penyelarasan yang jelas dan memerlukan penambahbaikan.

Hasil daripada perbincangan meja bulat, berikut merupakan beberapa isu yang perlu diutarakan kepada Yang Berhormat Menteri untuk dijawab.

- (i) setiap syarikat perkapalan mula memperkenalkan kos-kos yang tidak munasabah dan tidak dibenarkan terhadap pengimport dan pengeksport;
- (ii) terdapat beberapa kos perkhidmatan yang dikenakan oleh syarikat perkapalan tidak menepati piawaian ditetapkan oleh Bank Negara Malaysia seperti caj tambahan selain kos perkhidmatan bank terhadap cek tendang dan sebagainya;
- (iii) didapati tiada agensi mengawal implikasi caj-caj yang tidak munasabah serta syarat-syarat yang merugikan pengimport dan pengeksport;
- (iv) *Depot Gate Surcharge* (DGS) yang telah meningkat daripada RM5 ke RM38 dengan janji setiap pengendalian kontena dalam masa 45 minit tidak ditepati oleh pengendali depot;
- (v) masa pengendalian yang tidak munasabah di depoh yang mengambil masa dua hingga tiga jam untuk setiap pengendalian kontena merugikan pihak logistik;
- (vi) suatu agensi *national port authorities* perlu diwujudkan dengan segera bagi menyelaraskan kesemua sistem pelabuhan, perkapalan, ejen-ejen penghantaran dan

logistik serta menyelaraskan kos pengendalian dan meningkatkan produktiviti sektor pelabuhan; dan

Akhir sekali Tuan Yang di-Pertua,

(vii) mohon pelan jangka masa pendek dan panjang Kementerian untuk meningkatkan potensi daya saing sektor pelabuhan di Malaysia serta penyelarasannya.

Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Mohd Rashid Hasnon]:** Terima kasih Yang Berhormat. Minta Yang Berhormat Menteri Pengangkutan atau Timbalannya untuk menjawab.

#### **2.44 ptg.**

**Timbalan Menteri Pengangkutan [Tuan Haji Hasbi bin Habibollah]:**

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahir Rahmanir Rahim, Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Yang Berhormat, Kementerian Pengangkutan sedia maklum berlakunya isu di mana syarikat perkapalan memperkenalkan kos-kos yang dikatakan tidak munasabah terhadap pengimport dan pengeksport.

Hal ini sedikit sebanyak telah meningkatkan kos barangan dan operasi kepada syarikat yang secara tidak langsung memberi implikasi kepada pengguna dengan kenaikan harga barangan. Namun begitu, kawal selia Kementerian Pengangkutan terhadap kos-kos logistik di luar pelabuhan adalah terhad dan tiada punca kuasa khusus yang membolehkan kementerian mengawal selia caj-caj berkenaan.

Kementerian Pengangkutan sedia maklum berlakunya isu yang mana dikatakan kos perkhidmatan yang dikenakan syarikat perkapalan tidak menepati piawaian yang ditetapkan oleh Bank Negara Malaysia. Dalam hal ini, kementerian berpandangan perkara ini wajar dilaporkan oleh pihak-pihak yang berkaitan kepada pihak Bank Negara Malaysia untuk meneliti dan menilai perkhidmatan yang dimaksudkan serta menetapkan piawaian yang bersesuaian ke atas perkhidmatan tersebut agar ianya munasabah dengan nilai perkhidmatan yang disediakan.

Kementerian Pengangkutan sedia maklum bahawa setakat ini tiada agensi yang bertanggungjawab untuk mengawal implikasi caj-caj yang tidak munasabah serta syarat-syarat yang merugikan pengimport dan pengeksport.

Dalam hubungan ini, kementerian berpandangan perkara ini perlu diperhalusi dan wajar dipertimbangkan supaya mana-mana peruntukan di bawah Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 disemak semula serta melihat

dan mengkaji punca kuasa yang sah untuk mengawal kenaikan kadar caj ke atas mana-mana perkhidmatan ke atas pihak yang berkaitan. Untuk makluman Yang Berhormat juga, *Depot Gate Charge* (DGC) merupakan caj yang dikenakan kepada syarikat logistik ke atas perkhidmatan penyimpanan kontena kosong yang disediakan oleh pengendali depoh.

DGC dibayar secara deposit oleh pihak logistik yang kemudiannya akan dibayar balik kepada syarikat logistik setelah kontena kosong tersebut diambil atau diturunkan dan setelah bayaran diterima daripada syarikat perkapalan. Pengendali depoh juga menerima caj ini daripada syarikat perkapalan untuk menyimpan kontena di depot.

Terdapat dua caj yang dimaksudkan dengan *Depot Gate Charge* iaitu di *off-dock depot* yakni depoh di luar kawasan pelabuhan dan di dalam kawasan pelabuhan. Bagi depot di luar kawasan pelabuhan, kawal selia ke atas caj tersebut sedang diperhalusi oleh Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD), manakala *Depot Gate Charge* di dalam kawasan pelabuhan adalah di bawah kawal selia Suruhanjaya atau Lembaga Pelabuhan.

Kementerian Pengangkutan sedia maklum mengenai laporan *Depot Gate Surcharge* telah meningkat daripada RM5 ke RM38 yang mana ianya telah memberikan impak kepada pihak logistik di pelabuhan. Pihak Kementerian melalui APAD akan memperhalusi perkara ini dan akan memastikan perkara ini diambil perhatian sewajarnya.

Berkenaan dengan masa pengendalian pula yang tidak munasabah di depot, Kementerian Pengangkutan sedia maklum terdapat pengendali depot yang tidak mencapai sasaran 45 minit sepertimana ditetapkan bagi maksud pengendalian kontena kosong diambil ataupun diturunkan oleh pihak logistik.

Ada kalanya, pihak logistik terpaksa menunggu tiga hingga empat jam untuk mengeluarkan kontena kosong tersebut. Perkara ini juga telah menyebabkan pihak logistik terpaksa berhadapan dengan kehilangan masa serta peningkatan kos sepanjang tempoh menunggu. Disebabkan aktiviti di depot mempunyai kesan terhadap aktiviti di pelabuhan, kelewatan di depot ini juga menyebabkan kelewatan pengeluaran kontena di pelabuhan. Ini secara tidak langsung menjadi satu penghalang untuk menjadikan pelabuhan negara lebih efisien.

Dalam hubungan ini, bagi tujuan mengatasi masalah tersebut, pengendali depot perlu memainkan peranan penting dalam memastikan kemudahan fasiliti dan menyediakan kelengkapan yang sepatutnya. Pengendali depot yang efektif dan berkesan boleh dicapai sekiranya mempunyai prasarana dan peralatan yang lengkap. Ini akan memastikan



pergerakan keluar masuk kontena di dalam depoh berjalan dengan lancar.

#### ■1450

Kementerian telah pun menggalakkan pelabuhan-pelabuhan Persekutuan untuk menambah baik atau menaik taraf *terminal operating system* (TOS) untuk memastikan tahap kecekapan pengendalian kontena berada pada tahap optimum.

Untuk makluman Yang Berhormat juga, pelabuhan-pelabuhan di Malaysia boleh dikategorikan sebagai pelabuhan-pelabuhan Persekutuan, pelabuhan-pelabuhan negeri dan pelabuhan persendirian. Secara amnya, pelabuhan di Sabah dan Sarawak merupakan pelabuhan-pelabuhan negeri di bawah bidang kuasa kerajaan negeri masing-masing seperti yang termaktub dalam Perlembagaan Persekutuan.

Manakala, pelabuhan-pelabuhan di Semenanjung Malaysia dan di Labuan serta Bintulu adalah di bawah bidang kuasa *Merchant Shipping Ordinance 1952*, dengan izin.

Pada masa ini, pelabuhan-pelabuhan Persekutuan boleh dibahagikan kepada:

- (i) pelabuhan utama seperti Pelabuhan Kelang, Pelabuhan Bintulu, Pelabuhan Pulau Pinang, Pelabuhan Johor di mana lembaga pelabuhan telah ditubuhkan; dan
- (ii) pelabuhan-pelabuhan sekunder (*secondary*) seperti Pelabuhan Lumut, Pelabuhan Sg. Udang, Pelabuhan Kerteh, Jeti Kuala Perlis, Jeti Kuala Terengganu, Jeti Kuala Besar di bawah pentadbiran Jabatan Laut Malaysia (JLM)

Daripada segi perundangan pula, terdapat juga beberapa akta yakni peraturan berkaitan dengan pentadbiran pelabuhan persekutuan iaitu:

- (i) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952;
- (ii) *Federation Port Rules 1953*;
- (iii) Akta Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang 1955;
- (iv) Akta Pihak Berkuasa Pelabuhan 1963;
- (v) Akta Lembaga Pelabuhan Bintulu 1980; dan
- (vi) Akta Pelabuhan-pelabuhan (Penswastaan) 1990.

Pada masa ini, 9 lembaga pelabuhan telah ditubuhkan untuk mentadbir pelabuhan-pelabuhan utama negara dan ianya adalah seperti berikut:

- (i) Lembaga Pelabuhan Kelang untuk Pelabuhan Klang;
- (ii) Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang untuk Pelabuhan Pulau Pinang;

- (iii) Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang Teluk Ewa iaitu Jeti Teluk Ewa;
- (iv) Lembaga Pelabuhan Johor untuk Pelabuhan Johor dan Tanjung Pelepas;
- (v) Lembaga Pelabuhan Bintulu untuk Pelabuhan Bintulu;
- (vi) Lembaga Pelabuhan Labuan untuk Pelabuhan Labuan;
- (vii) Lembaga Pelabuhan Kuantan untuk Pelabuhan Kuantan;
- (viii) Lembaga Pelabuhan Kemaman untuk Pelabuhan Kemaman; dan
- (ix) Lembaga Pelabuhan Melaka untuk Pelabuhan Melaka.

Secara amnya, suruhanjaya yakni Lembaga Pelabuhan bertanggungjawab ke atas pembangunan pelabuhan dan jeti-jeti persendirian dalam had pelabuhan (*port limit*) masing-masing di mana tiada tanggungjawab suruhanjaya ataupun Lembaga Pelabuhan Jabatan Laut Malaysia adalah pihak berkuasa bagi pelabuhan-pelabuhan sekunder dan jeti persendirian.

Walau bagaimanapun, peranan Jabatan Laut Malaysia adalah terhadap kepada kawalan trafik kapal dalam kawasan perairan pelabuhan-pelabuhan sekunder dan jeti persendirian serta keselamatan (*safety*) infrastruktur jeti dan kargo. Kerajaan sebelum ini telah mempunyai rancangan untuk menubuhkan satu entiti dikenali sebagai Pihak Berkuasa Pelabuhan Nasional (PBPN) yang berperanan sebagai pihak berkuasa tunggal yang bertanggungjawab ke atas pembangunan pelabuhan Persekutuan.

Pembangunan pelabuhan dijangka akan menjadi lebih sistematik dan bersepadu di mana dengan *span of control* dengan izin, yang merangkumi semua pelabuhan serta jeti persendirian sedia ada dan juga kepada pelaksanaan pembinaan masa hadapan.

PBPN dilihat akan berperanan sebagai *champion* dengan izin, dalam sektor pelabuhan dengan kredibiliti yang utuh dalam memperjuangkan kepentingan pelabuhan keseluruhannya berbanding dengan lembaga pelabuhan sedia ada yang beroperasi secara individu di mana isu yang diperjuangkan adalah terhadap kepada pelabuhan individu sahaja.

Namun demikian, penubuhan PBPN ini akan memberikan implikasi seperti berikut:

- (i) penubuhan satu entiti pihak berkuasa pelabuhan yang tunggal akan menyebabkan suruhanjaya yakni lembaga pelabuhan sedia ada perlu dimansuhkan;
- (ii) proses menggubal satu akta pelabuhan tunggal baharu

dan akta pelabuhan sedia ada akan dimansuhkan yakni termasuk undang-undang kecil;

- (iii) proses pengambilalihan tanggungjawab ke atas pelabuhan kecil dan jeti yang dikawal selia oleh Jabatan Laut Malaysia; dan
- (iv) pelarasan semula ke atas setiap Perjanjian Penswastaaan Pelabuhan yang telah ditandatangani oleh Suruhanjaya Pelabuhan atau Lembaga Pelabuhan

Cadangan penubuhan PBPB terhenti seketika kerana pihak kementerian perlu untuk menyelesaikan isu-isu berbangkit hasil daripada penubuhan PBPB selain mengkaji, meneliti serta memperhalusi semua polisi serta hala tuju PBPB.

Antara perkara-perkara penting yang perlu dilihat adalah tentang bidang kuasa dan juga kawal selia PBPB terhadap aktiviti pelabuhan dan aspek penguatkuasaan terhadap undang-undang yang akan digubal. Secara amnya, kementerian ketika ini berpandangan struktur pentadbiran pelabuhan sedia ada adalah memadai dan mencukupi untuk mengawal selia aktiviti pembangunan dan kemajuan pelabuhan-pelabuhan Persekutuan.

Untuk makluman Yang Berhormat, berhubung pelan jangka masa pendek dan panjang Kementerian Pengangkutan untuk meningkatkan potensi daya saing sektor pelabuhan di Malaysia, satu kajian untuk mewujudkan *National Port Strategy* (NPS) dengan izin, telah dilaksanakan oleh Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri dengan kerjasama *World Bank Group* pada tahun 2016.

Kajian tersebut telah memberikan fokus antara lain berhubung penggunaan keseluruhan *the utilization facility* pelabuhan berdasarkan kepada permintaan syarikat perkapalan (*shipping lines*) dengan izin, aspek pengawal seliaan kerajaan dan Lembaga Pelabuhan, perolehan peruntukan bagi meningkatkan fasiliti dan operasi pelabuhan dan aktiviti hiliran maritim yang menyokong sektor pelabuhan.

Berdasarkan hasil kajian tersebut, inisiatif-inisiatif dan strategi penambahbaikan bagi meningkatkan operasi pelabuhan-pelabuhan utama negara sedang dalam perancangan Kementerian. Lembaga-lembaga Pelabuhan juga telah memainkan peranan dalam memastikan operator-operator pelabuhan yang dilesenkan melaksanakan pelan pembangunan pelabuhan sepertimana yang telah dipersetujui berdasarkan kepada perjanjian konsesi yang telah ditandatangani.

Tuan Yang di-Pertua, sehubungan itu, dalam usaha memperkasakan daya saing pelabuhan-pelabuhan Persekutuan, kerajaan sedang melaksanakan langkah-langkah seperti berikut:

(A):

- (i) meningkatkan kapasiti pelabuhan melalui penambahbaikan infrastruktur iaitu projek *New Deep Water Terminal* di Pelabuhan Kuantan dengan maksimum kapasitinya 52 juta muatan berat tan (FWT);
- (ii) projek pembesaran (*expansion*) di Westport Pelabuhan Klang yang akan menambah maksimum kapasiti kepada 30 juta TEUs;
- (iii) projek pembesaran Pelabuhan Tanjung Pelepas (Fasa 3) akan sampai kepada maksimum kapasiti 15 juta TEUs; dan
- (iv) pembangunan Terminal Ketiga Pelabuhan Klang di Pulau Carey, Selangor dengan maksimum kapasiti 30 juta TEUs;

(B):

- (i) mewujudkan nilai tambah (*added value*) dalam perkhidmatan industri hiliran antaranya ialah zon bebas komersil (*free commercial zone*) dengan izin, di pelabuhan-pelabuhan Persekutuan;
- (ii) hab perdagangan dan logistik produk halal;
- (iii) perkhidmatan *bunkering*;
- (iv) inisiatif *green port*; dan
- (v) *Digital Free Trade Zone*.

(C): Menggiatkan hubungan dan kerjasama antarabangsa antaranya melalui:

- (i) rundingan dengan syarikat-syarikat perkapalan utama dunia;
- (ii) inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) yang dilancarkan oleh negara China berkonsepkan dengan izin, *21st Century Maritime Silk Road* dengan mengadakan hubungan kerjasama pelabuhan berkembar (*sister port*) dengan izin;
- (iii) mewujudkan perjanjian persefahaman yang telah pun ditandatangani pada 23 November 2015 untuk membentuk *China-Malaysia Port Alliance* (CMPA); dan

- (iv) meningkatkan yakni menggalakkan aplikasi automasi, *internet of thing, digitalization* dengan izin, dalam pembangunan pelabuhan di samping menerapkan polisi pelabuhan hijau dalam perancangan dan pembangunan strategik pelabuhan pada masa hadapan.

Justeru, kementerian berpandangan bahawa pelabuhan-pelabuhan sedia ada masih lagi mampu untuk terus berdaya saing dengan lain-lain pelabuhan di serantau mahupun di dunia.

Sekian, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Mohd Rashid Hasnon]:** Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri Pengangkutan.

Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Kamar Khas pada hari ini ditangguhkan sehingga jam 2.30 petang, hari Selasa, 28 Julai 2020.

***[Kamar Khas tamat pada pukul 3.01 petang]***