

MAJLIS PEMBUKAAN RASMI WESTPORT PELABUHAN KELANG

PELABUHAN KELANG, 10 SEPTEMBER 1996

Terlebih dahulu, saya ucapkan terima kasih kepada Kelang Multi Terminal Sdn. Bhd. kerana sudi menjemput saya untuk merasmikan Westport yang terletak di Pulau Indah, Pelabuhan Kelang pada hari ini.

2. Pelabuhan Kelang yang dahulu dikenal sebagai Port Swettenham telah dibangunkan oleh British sebagai pelabuhan kecil tempatan atau domestik dengan tujuan menjadi 'feeder port' kepada Pelabuhan Singapura. Ini adalah sejajar dengan strategi British yang bertujuan menjadikan Singapura sebagai pelabuhan utama di rantau ini dan juga sebagai benteng pertahanan empayar British di Timur Jauh. Demikianlah pegangan mereka kepada strategi ini sehingga mereka sanggup meroboh Kota Melaka untuk menghapuskan saingan.

3. Sekarang kita sudah merdeka dan Singapura tidak lagi menjadi sebahagian dari Malaysia. Tentulah tidak munasabah jika kita kekalkan strategi dan dasar British tersebut. Tetapi untuk menukar strategi yang usang ini bukanlah mudah. Kemudahan yang terdapat di Pelabuhan Kelang di waktu negara mencapai kemerdekaan adalah tidak lengkap. Pengurusannya juga lemah. Dan buat beberapa lama Kerajaan Malaysia tidak memberi tumpuan kepada penyelenggaraan pelabuhan sebagai satu aktiviti komersil yang bertaraf nasional. Sebaliknya ia dianggap sebagai satu 'public service' atau kemudahan awam yang perlu dibiayai dan dibantu oleh Kerajaan. Lebih besar dan lebih aktif Pelabuhan Kelang, lebih banyaklah peruntukan untuknya yang perlu disediakan oleh Kerajaan. Oleh sebab itu pembesaran Pelabuhan Kelang tidak diutamakan dan tidak ada galakan untuk menggunakannya.

4. Walaupun North Kelang Port dibina, tetapi tidak ada tumpuan dan promosi supaya dagangan Malaysia disalurkan melaluinya. Ia masih dianggap sebagai pembantu 'Coastal Trade' dan terus menjadi 'feeder port'. Kapal-kapal besar yang berkhidmat antara Eropah, Amerika dan Timur Jauh tidak menggunakan pelabuhan utara Port Kelang. Dengan itu kebanyakan daripada barangan Malaysia dieksport melalui pelabuhan di negara lain.

5. Satu daripada kesan tidak adanya 'international port' yang besar di Malaysia ialah defisit dalam akaun perkhidmatan. Tidak ada cara untuk mengurangkan defisit ini selagi Malaysia tidak mempunyai pelabuhan yang dapat menarik kapal-kapal besar. Pertumbuhan dagangan Malaysia hanya menambahkan defisit dalam akaun perkhidmatan ini sehingga seolah-olah defisit ini tidak mungkin diatasi pada bila-bila masa pun.

6. Di masa ini defisit dagangan kita telah melarat kepada dagangan barangan. Defisit ini telah bertambah dan memburukkan lagiimbangan perdagangan kita.

7. Berhadapan dengan masalah defisit ini, kita tidak lagi boleh membiarkan ia berterusan. Untuk defisit dagangan barangan beberapa tindakan telah diambil. Tetapi untuk defisit dalam akaun perkhidmatan atau `service account', satu-satunya keadaan yang perlu dibetulkan ialah penggunaan pelabuhan kebangsaan. Kita bukan sahaja perlu menambah kemudahan pelabuhan kita, tetapi penggunaannya hendaklah dianggap sebagai perkara yang penting dalam pengurusan ekonomi negara.

8. Satu langkah yang penting ialah penswastaan. Dengan ini dipercayai pemilik swasta akan menentukan pengurusan akan menjadi lebih efisien demi menjamin keuntungan bagi mereka. Ternampak jelas bahawa strategi ini berjaya. Hari ini North Port dan West Port, serta juga South Port Kelang adalah lebih efisien dari dahulu.

9. Tindakan kedua ialah melengkapkan pelabuhan kita dengan segala peralatan moden dan penggunaan sistem maklumat yang mempercepatkan pengurusan kapal dan barangan yang dipunggah di pelabuhan. Di sini jabatan-jabatan Kerajaan seperti Jabatan Kastam dan Imigresen perlu memberi kerjasama yang erat supaya tidak terganggu urusan pelabuhan.

10. Pembesaran pelabuhan juga adalah penting. Dalam usaha ini kita telah membina sebuah pelabuhan baru, iaitu Westport, di Pulau Lumut yang sekarang dinamakan Pulau Indah. Potensi Westport ini amat besar. Akhirnya ia boleh mengadakan dermaga sepanjang enam kilometer. Tidak syak lagi jika pengurusannya cekap, Westport boleh menjadi antara pelabuhan yang terbesar di Asia Tenggara.

11. Untuk membantu lagi perkhidmatan pelabuhan, Kerajaan telah bersetuju menjadikan kawasan pelabuhan sebagai kawasan bebas cukai. Ini perlu memandangkan kita bersaing dengan pelabuhan lain yang juga bebas cukai.

12. Dengan menjadikan kawasan Pelabuhan Kelang kawasan bebas cukai, maka barangan yang dibawa ke pelabuhan ini tidak perlu membayar cukai atau diperiksa oleh kastam sehinggalah dibawa keluar dari kawasan pelabuhan. Ini bermakna bahawa industri bungkusan dan `processing' boleh diadakan dalam kawasan pelabuhan dengan mengguna barangan atau bahan yang dibawa dari negara-negara lain dan dieksport semula tanpa diganggu atau dikenakan cukai. Dengan ini banyak industri yang boleh diadakan yang tidak melibatkan dagangan atau urusan dalam Malaysia. Jika perlu kontena dihantar melalui jalan ke negara

lain, kontena boleh disediakan supaya penyeludupan tidak berlaku.

13. Demikian juga barangan boleh dipungut dari pelabuhan-pelabuhan negara berdekatan dan dikumpul di Pelabuhan Kelang untuk dieksport. Proses yang sama juga boleh dibuat dengan barangan dari Eropah, Amerika dan Jepun yang dibawa ke Pelabuhan Kelang dan kemudian dimuatkan ke dalam kapal kecil untuk penghantaran ke pelabuhan-pelabuhan kecil di negara berdekatan.

14. Dengan ini Pelabuhan Kelang bukan lagi menjadi Pelabuhan Kebangsaan tetapi pelabuhan antarabangsa atau apa yang dikenali sebagai 'Entrepot Port'. Sebagai pelabuhan antarabangsa pengurusan Pelabuhan Kelang tidak boleh menunggu pengguna, baik dari dalam negeri mahupun dari negara-negara asing. Pengurusan Pelabuhan Kelang hendaklah memasarkan perkhidmatannya secara agresif ke seluruh dunia, terutama kepada pelabuhan-pelabuhan kecil di negara-negara jiran.

15. Pemasaran secara positif ini sudah pun menunjukkan hasil. Hari ini beberapa syarikat perkapalan antarabangsa sudah mula menggunakan Pelabuhan Kelang dengan menghantar kapal-kapal besar mereka untuk membawa dan mengambil barangan secara langsung. Untuk menjayakan lagi Pelabuhan Kelang di kalangan syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa, maka usaha-usaha perlu dibuat oleh Pengurusan Port Kelang serta agen-agen perkapalan dan syarikat-syarikat pembuatan yang besar di Malaysia untuk menggunakan Pelabuhan Kelang bagi eksport-import mereka. Jika terdapat banyak barangan di Pelabuhan Kelang, saya yakin lebih banyak kapal antarabangsa akan berlabuh di Pelabuhan Kelang. Dengan ini industri sampingan yang terlibat dengan penghantaran dan pemasaran barangan akan berkembang maju di Malaysia, terutama industri insuran. Jika industri insuran dan urusan CIF dan FOB dibuat secara yang boleh menguntungkan kita, iaitu CIF semasa eksport dan FOB semasa import, kita mungkin dapat mengurangkan defisit dalam akaun perkhidmatan kita.

16. Kerajaan akan memberi bantuan sepenuhnya kepada pengusaha pelabuhan, 'freight' dan insuran. Adalah diharapkan sebahagian besar daripada dagangan negara kita akan mengguna Pelabuhan Kelang untuk penghantaran dan penerimaan kargo keluar dan masuk ke negara kita. Kerajaan bersedia mendengar apa juga rintihan dan masalah yang dihadapi oleh semua yang terlibat dengan perkhidmatan pelabuhan dan penghantaran. Semua jabatan dan kakitangan Kerajaan adalah dikehendaki membantu usaha ini. Ini adalah satu tugas nasional.

17. Hari ini kita rasmikan pembukaan Pelabuhan Barat atau Westport. Pelabuhan ini telah lama dirancang tetapi hanya

baru-baru ini keutamaan diberi kepadanya. Saya ucap terima kasih kepada Kerajaan Selangor yang memberi kerjasama yang erat dalam membangunkan pelabuhan ini. Tidak syak lagi bahawa Selangor akan memperolehi banyak manfaat dengan adanya Pelabuhan besar ini di Selangor. Banyak negeri lain amat berminat untuk mendapat pelabuhan tetapi kita terpaksa menasihati mereka untuk tidak bersaing dengan Pelabuhan Kelang.

18. Westport telah pun memulakan perkhidmatannya dan telah menunjuk kemajuan yang boleh dibanggakan. Tetapi ia amat kecil berbanding dengan North Port. Saya yakin bahawa dengan pengawasan yang baik Westport akan dapat menandingi North Port. Persaingan ini hendaklah secara sihat. Westport, North Port dan South Port Kelang hendaklah bekerjasama apabila perlu.

19. Persaingan adalah baik tetapi persaingan yang tidak diasaskan kepada kewarasan perniagaan, yang hanya tertumpu kepada kesetiaan dan ingin menang adalah tidak sihat. Ingatlah semua bahagian pelabuhan di Pelabuhan Kelang ini adalah sebahagian dari Pelabuhan Kebangsaan Utama Negara. Yang perlu diutamakan ialah negara dan bukan semata-mata syarikat atau pelabuhan masing-masing. Mungkin sukar bagi syarikat-syarikat masing-masing mengorbankan keuntungan kerana ingin menjayakan negara. Ini tidak dikehendaki. Yang dikehendaki ialah penolakan sikap yang sanggup rugi hanya kerana ingin menang atau kerana fanatik dengan syarikat sendiri. Jika diadakan sedikit pengorbanan kerana kewarasan pengorbanan itu, akhirnya semua pihak akan untung, termasuklah syarikat masing-masing.

20. We are not asking you to sacrifice your company in the national interest. We are asking you not to be too fanatically loyal to your company to the point of sacrificing profit in order to beat the competition. If you give in once in a while to your friendly competitor, in the long run it will benefit you and it will benefit the nation. Whatever benefits the nation gets must eventually benefit you. Indeed the growth and profitability of Port Kelang is the result of the growth and prosperity of this country. A poor national economy cannot support a big and sophisticated port.

21. Saya harap Westport atau Pelabuhan Pulau Indah ini akan diurus dengan menyedari tentang peranannya sebagai infrastruktur negara di samping memberi penekanan kepada keuntungan.

22. Dengan harapan ini saya dengan sukacitanya merasmikan pembukaan West Port ini.