

Impak Pelabuhan Lumut kepada pembangunan Daerah Manjung 1995-2010

*The Impact of Lumut Port on the Development of the Manjung District
1995-2010*

Ahmad Fadzil Ahmad Shuhaili^{1*}, Khairi Ariffin²

^{1,2}Jabatan Sejarah, Fakulti Sains Kemanusiaan, Universiti Pendidikan Sultan Idris
35900Tanjong Malim, Perak, MALAYSIA
*email: fadzilshuhaili@gmail.com

Published: 02 November 2023

To cite this article (APA): Ahmad Shuhaili, A. F., & Ariffin, K. (2023). Impak Pelabuhan Lumut kepada pembangunan Daerah Manjung 1995-2010. *Perspektif Jurnal Sains Sosial Dan Kemanusiaan*, 15(2), 1–9. <https://doi.org/10.37134/perspektif.vol15.2.1.2023>

To link to this article: <https://doi.org/10.37134/perspektif.vol15.2.1.2023>

Abstrak

Kewujudan Pelabuhan Lumut yang terdiri daripada dua buah pelabuhan utama iaitu Terminal Maritim Lumut (LMT) dan Lekir Bulk Terminal (LBT) telah melonjakkan sektor ekonomi daerah Manjung. Bermula pada tahun 1995 sehingga tahun 2010, Pelabuhan Lumut telah berjaya mengendalikan sebanyak 25 juta tan kargo dan memperoleh banyak pencapaian yang membanggakan. Ia turut menjadi rakan strategik kepada Stesen Janakuasa Sultan Azlan Shah (SJSAS) dan Vale S.A. Walaupun begitu, perjalanan sejarahnya kurang diketahui. Tambahan pula, kajian kontemporari mengenai pelabuhan lebih banyak tertumpu kepada pelabuhan besar yang lain. Tujuan kajian ini adalah untuk mengkaji perkembangan Pelabuhan Lumut dan turut menjelaskan kesan pembangunannya terhadap perkembangan daerah Manjung pada tahun 1995-2010. Kajian ini merupakan penyelidikan kualitatif yang menggunakan analisis dokumen. Ia melibatkan analisis yang kritis terhadap rekod-rekod, surat rasmi, undang-undang, laporan statistik Pelabuhan Lumut, surat pekeliling, data-data daripada pejabat Parlimen Lumut, Majlis Perbandaran Manjung dan sumber daripada agensi-agensi kerajaan seperti Jabatan Alam Sekitar, Jabatan Laut, Jabatan Perangkaan dan lain-lain agensi yang berkaitan. Kajian ini telah membuktikan bahawa Pelabuhan Lumut berperanan sebagai pembangun prasarana dan infrastruktur, pusat industri, pembina ekosistem usahawan, peneraju kelestarian alam sekitar dan pelengkap ekosistem pendidikan maritim. Kajian ini mampu menjadi panduan awal kepada pihak kerajaan dan agensi berkaitan tentang pembukaan dan pembangunan kawasan pelabuhan di Malaysia pada masa hadapan.

Kata Kunci: Manjung, Pelabuhan Lumut, Sosioekonomi

Abstract

Lumut Port's emergence, consisting of two primary ports known as the Lumut Maritime Terminal (LMT) and Lekir Bulk Terminal (LBT), significantly propelled the economic sector of the Manjung district. Spanning from 1995 to 2010, Lumut Port successfully handled a total of 25 million metric tons cargo and achieved numerous commendable milestones. It also became a strategic partner to the Sultan Azlan Shah Power Station and Vale S.A. Nonetheless, its historical journey remains relatively obscured. Moreover, contemporary studies on ports primarily concentrate on larger ports. The aim of this research is to examine the development of Lumut Port and its consequential effects on the growth of the Manjung district between 1995 and 2010. This study employs a qualitative approach, particularly document analysis. It involves a critical analysis of records, official correspondence, legal documents, Lumut Port's statistical reports, circulars, data from the Lumut Parliament office, the Manjung Municipal Council, and resources from government agencies such as the Department of Environment, Maritime Department, Department of Statistics, and other relevant entities. This research has

proven that Lumut Port played a pivotal role as an infrastructure and facilities developer, an industrial hub, an ecosystem builder for entrepreneurs, a proponent of environmental sustainability, and a complementary component of maritime education. Furthermore, this study can serve as a preliminary guide for the government and related agencies regarding the future establishment and development of port areas in Malaysia.

Keywords: *Manjung, Lumut Port, Socioeconomics.*

PENGENALAN

Pelabuhan Lumut telah menjadi pemangkin dalam perkembangan ekonomi maritim di negeri Perak sejak awal penubuhannya pada Julai 1995. Pelabuhan tersebut telah ditetapkan peranannya sejak awal untuk tidak bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar di negara ini, sebaliknya ia memainkan peranan untuk melengkapkan ekosistem perdagangan iaitu sebagai pelabuhan penghubung. Pelabuhan Lumut ini telah dibina atas konsep *build-operate-transfer* oleh Terminal Maritim Lumut Sdn. Bhd. (LMT) dan telah dipindah hak milik kepada Kerajaan Perak selepas tempoh 20 tahun. Dalam ucapan perasmian Pelabuhan Lumut pada Julai 1995, Perdana Menteri Malaysia Dr. Mahathir Mohammad berkata bahawa Pelabuhan Lumut adalah platform yang tepat bagi pelabur untuk membawa masuk barangan industri berat dan menarik pelaburan yang lebih besar ke pelabuhan tersebut (LP/A1). Kerajaan Perak telah menetapkan bahawa Lumut sebagai kawasan contoh untuk program industri yang agresif bagi negeri Perak. Ia dapat menyediakan kemudahan, menawarkan perkhidmatan perkapalan dan membantu membangunkan ekonomi kawasan sekitarnya. Pengarah LMT, Harun Halim Rasip telah mengumumkan bahawa LMT telah merancang strategi untuk bergerak dalam tempoh 20 tahun ke depan dalam aktiviti perniagaan pelabuhan seperti pengendalian kargo pukal dan bidang logistik perkapalan yang lain.

Apabila Pelabuhan Lumut berkembang menjadi sebuah pelabuhan yang ternama, ia turut membawa limpahan ekonomi kepada kawasan sekitarnya. Banyak jalan raya dibuka, kemudahan awam dibina dan kemajuan teknologi pelabuhan menjadi semakin canggih. Ia turut menaikkan nama Pelabuhan Lumut sebagai destinasi pelabur untuk beroperasi di kawasan perindustrian tersebut. Ia mendorong lebih banyak lot perindustrian dibuka dan menjadi sokongan kepada industri maritim di situ. Perkembangan industri ini turut menarik minat usahawan dan pelabur untuk menjalankan perniagaan mereka secara langsung atau tidak langsung dengan Pelabuhan Lumut atau pun dengan subkontraktor yang terlibat. Sungguhpun demikian, pemodenan pelabuhan ini telah menuntut penjagaan alam sekitar daripada mengalami pencemaran. Hal ini demikian kerana semakin besar sesebuah industri, maka semakin besar industri tersebut, semakin rumit proses yang perlu diambil untuk menjaga kualiti alam sekitar di sekelilingnya. Selain itu, industri maritim perlu menyediakan sumber tenaga manusia yang mencukupi untuk menjalankan operasinya. Ia bermula daripada pendidikan asas industri yang diperoleh daripada institusi pendidikan yang menyediakan kursus teori dan praktikal yang mencukupi untuk keperluan industri. Pelabuhan Lumut telah memberikan impak kepada pembangunan daerah Manjung. Sehubungan itu, kajian ini cuba membuktikan bahawa Pelabuhan Lumut berperanan sebagai pembangun prasarana dan infrastruktur, pusat industri, pembina ekosistem usahawan, peneraju kelestarian alam sekitar dan pelengkap ekosistem pendidikan maritim.

Sorotan Kajian Lepas

Kajian oleh Othman (1994) telah memberi fokus kepada sejarah awal daerah Manjung iaitu Jajahan Dinding. Dalam kajian tersebut, penulis menjelaskan bahawa Jajahan Dinding merupakan sebuah kerajaan purba sebesar dan sezaman dengan sebuah lagi kerajaan purba di Perak iaitu Beruas. Jajahan ini merupakan satu unit pentadbiran yang turut merangkumi mukim Beruas dan Sitiawan. Dalam kajian tersebut, penulis telah menjelaskan tentang pentingnya perdagangan di era pemerintahan Jajahan tersebut. Penulis turut menghuraikan kedatangan ramai pedagang luar, terutama daripada kepulauan Indonesia ke Jajahan Dinding adalah disebabkan kerana perdagangan laut. Kegiatan ekonomi utama penduduk di Jajahan Dinding adalah perdagangan dan antara barangan yang menjadi tumpuan para pedagang adalah barang-barang hasil hutan seperti rotan, damar dan lain-lain. Seinggakan terdapat

kapal-kapal pesisir Selat Melaka terutamanya dari Pulau Pinang yang datang mengambilnya dan mengadakan transaksi perdagangan.

Hasil kajian Bipin (2017) adalah berkisar tentang pembukaan pelabuhan Klang yang merupakan aset terpenting dalam memacu perkembangan ekonomi Selangor. Pelabuhan Klang telah muncul sebagai terminal kontena yang berperanan dalam urusan import dan eksport negara selain menjadi pusat persinggahan kapal-kapal kontena dari seluruh dunia. Kajian ini telah menunjukkan bahawa pelabuhan Klang telah melonjakkan pendapatan ekonomi negeri Selangor dengan munculnya banyak peluang perniagaan, pelaburan dan penyediaan kemudahan logistik bagi perkhidmatan kapal-kapal dagang serata dunia yang datang membawa pelbagai kontena. Peluang pekerjaan dan petempatan telah berkembang serta menjadikan Selangor sebagai tarikan ekonomi untuk peningkatan taraf hidup masyarakat. Pembukaan Port Klang Free Zone (PKFZ) telah menjadikan pelabuhan Klang sebagai kuasa tarikan kemasukan pelabur ke Selangor sehinggalah menjadi pusat perkembangan ekonomi yang terpenting di negeri Selangor.

Sementara itu, J. M. Gullick (1958) telah menggambarkan institusi kerajaan Melayu tradisional sebelum campur tangan British pada tahun 1874. Dalam kajian ini, penulis telah menyentuh tentang asas pentadbiran struktur sosial masyarakat ketika itu iaitu institusi kampung dan dinasti kesultanan. Penulis terus memberikan contoh yang jelas berkaitan sistem pentadbiran, dengan mengambil contoh di beberapa negeri Melayu pantai barat seperti negeri Perak, Selangor dan Negeri Sembilan. Dapatan kajian ini telah menunjukkan bahawa sistem pentadbiran sesebuah negeri yang tersusun telah menyokong kepada pembangunan sosioekonomi negeri terbabit.

Berdasarkan penyelidikan kajian ini, pelabuhan dan aktiviti berasaskan maritim telah terbukti memberi impak kepada perubahan kepada sesebuah tempat. Walau bagaimanapun, ia perlu dikaji secara lebih mendalam supaya kesan tersebut dapat dianalisis dengan lebih sistematik dan terperinci agar dapatan kajian benar-benar memberi gambaran yang sebenar.

Pelabuhan Lumut sebagai Pembangun Prasarana dan Infrastruktur

Penyediaan prasarana dan infrastruktur yang lengkap untuk keperluan penduduk setempat, usahawan tempatan mahupun pelabur asing menjadi faktor penentu dalam merealisasikan Malaysia sebagai negara industri (Keong, C. H. et al., 1997). Kegagalan kerajaan dan pihak swasta dalam menyediakan kemudahan prasarana dan infrastruktur seperti bekalan air, elektrik, telefon, jalan raya dan tapak perindustrian akan melumpuhkan dan menyalahkan hasrat tersebut. Perak secara khusus telah memiliki jalan raya pesisir pantai terbaik di negara ini selepas usaha menaik taraf jalan susur masuk sepanjang 18 kilometer telah siap sepenuhnya pada tahun 1996. Pengerusi Jawatankuasa Kerja Raya Negeri, Datuk Ong Ka Chuan, pada Jun 1994 berkata bahawa projek itu telah membabitkan pelebaran dua buah laluan jalan raya iaitu Jalan Seputeh-Jelapang dan Jalan Menglembu-Jelapang bernilai kira-kira RM108 juta (MPM/A1). Projek itu juga membabitkan pembinaan jalan empat lorong di beberapa bahagian tertentu di antara Jalan Jelapang dan Menglembu. Usaha itu telah memudahkan serta mempercepatkan perjalanan ke Ipoh, Tronoh, Batu Gajah dan Lumut.

Cabaran membina kemudahan jalan raya yang menghubungkan Pelabuhan Lumut dan kawasan lain perlu menjadi keutamaan dan diselesaikan (Chen, S. L., et al., 2016). Contohnya keadaan lalu lintas di sepanjang Jalan Ipoh-Lumut yang dipenuhi kenderaan berat yang berulang-alik daripada pelabuhan Lumut yang mengakibatkan kesesakan jalan raya terutama pada waktu pagi. Seperti yang dinyatakan oleh Menteri Besar Perak, Tajol Rosli pada Oktober 2003, pelbagai alternatif telah dicari untuk mengurangkan penderitaan pengguna jalan raya berkenaan (MPM/B1). Walaupun menyedari bahawa Projek Lebuh Raya Sri Ipoh-Lumut Expressway antara Simpang Pulai-Lumut telah dibekukan sementara oleh Kerajaan Pusat kerana masalah ekonomi, kerajaan negeri telah mengemukakan permohonan sekali lagi supaya projek itu dapat dilaksanakan. Jika masalah kesesakan itu terus dibiarkan, ia boleh menjejaskan kedudukan Lumut sebagai pusat pelancongan dan pelabuhan utama negeri. Kerajaan negeri telah mengambil langkah drastik bagi mengehendkan perjalanan kenderaan berat dan

besar ini pada waktu yang sibuk seperti tidak menggunakan jalan terbabit di antara jam 6.30 pagi dan 8.30 pagi terutama pada Isnin hingga Jumaat, sebagai penyelesaian jangka pendek (JKR/A1). Pembinaan Jalan Ipoh-Lumut ini telah berjaya mempercepatkan masa perjalanan daripada Ipoh ke Lumut. Ia telah membantu pemain industri terutama bahagian logistik untuk segera menghantar barangan mereka ke pelabuhan untuk urusan import dan eksport.

Peningkatan prasarana ini tidak hanya pada kualiti jalan raya, tetapi juga kepada kemudahan lampu jalan raya. Contohnya, Tenaga Nasional Berhad (TNB) telah menjalankan Program Ops Ceraf di lokasi keempat di kawasan Seri Manjung dengan majlis pelancarannya telah diadakan di Restoran Bakau D Muara cawangan Lumut pada Mei 2010. Dalam program tersebut, sebanyak 50 unit lampu jalan baru telah dipasang di sekitar Lumut, Manjung dan Teluk Batik selain memperbaiki kerosakan teknikal. Keadaan ini berjaya dilakukan dengan penggunaan lima buah pasukan lengkap dengan lima buah unit kenderaan *tower wagon* yang menjalankan kerja memperbaiki lampu jalan rosak di sekitar kawasan Lumut, Manjung dan Teluk Batik (TNB/C1). Hal ini telah memperbaiki mutu pencahayaan di sepanjang jalan raya menuju ke pusat industri di Kampung Acheh. Penambahbaikan ini adalah penting kepada penduduk sekitar dan kenderaan besar seperti lori yang merupakan pengguna kepada laluan kawasan terbabit serta dapat membantu mengelakkan kemalangan yang sering berlaku di kawasan laluan tersebut.

Pembangunan infrastruktur turut dijalankan di dalam kawasan perindustrian tersebut. Pelabuhan Lumut sejak awal telah menyediakan kawasan berlabuh sepanjang 350 meter dengan air sedalam 10 meter dan boleh menampung kapal seberat 3,500 dwt. Pelabuhan itu turut mempunyai jeti cecair pukal yang dapat menampung kapal seberat 40,000 dwt. Sememangnya, negeri Perak ini memerlukan pelabuhan laut untuk melengkapi rangkaian pengangkutan yang sedia ada. Selain itu, kawasan Perindustrian Pelabuhan Lumut merupakan salah satu kawasan industri terbesar di pantai barat yang wujud di bawah pengurusan pelabuhan swasta. Ia adalah khas kepada zon industri berat, tetapi peruntukan turut dibuat bagi syarikat-syarikat kecil yang turut mendapat manfaat daripada kewujudan pelabuhan tersebut. Kerajaan negeri turut mendapat manfaat dengan menawarkan harga tanah yang sangat kompetitif. Pengguna pelabuhan juga dapat mengelakkan kesesakan di pelabuhan lain, di mana LMT berfungsi sebagai pelabuhan penghubung. Hasil daripada inisiatif kerajaan dalam membantu Pelabuhan Lumut, ia mampu memberikan perkhidmatan yang terbaik kepada pengguna pelabuhan. (LP/A1).

Seiring dengan perkembangan operasinya, LMT telah mencatatkan pertumbuhan dalam pengendalian kargo melebihi 10 peratus setiap tahun sepanjang lima tahun bermula pada tahun 2002 sehingga 2010. LMT yang beroperasi pada kapasiti penuh pada tahun 2001 telah mencatatkan pertumbuhan pengendalian kargo sebanyak 20 peratus kepada 1.25 juta tan metrik. Antara perkhidmatan yang menikmati pertumbuhan pesat ialah perkhidmatan pemindahan tongkang ke Pelabuhan Klang yang semakin popular dalam kalangan pengimport dan pengeksport. Dalam tempoh suku pertama tahun 2002, jumlah kargo yang dikendalikan menerusi perkhidmatan itu telah meningkat sekali ganda. Ketika itu, LMT telah menawarkan kapasiti sehingga 80 TEU (unit bersamaan 20 kaki) bagi perkhidmatan pengangkutan ulang-alik ke Pelabuhan Klang menerusi dua kali perkhidmatan seminggu. Ia semakin mendapat perhatian kerana perkhidmatan yang memuaskan dan menjimatkan merupakan kaedah pengangkutan pilihan yang menjimatkan. LMT memulakan perkhidmatan pemindahan melalui tongkang tersebut berikutan permintaan daripada pengguna perkhidmatan pengangkutan kargo yang mahukan pilihan selain jalan darat ke Pelabuhan Klang. Secara ringkas, kos di LMT adalah kira-kira 10 peratus hingga 15 peratus lebih rendah berbanding pelabuhan lain. Di samping itu, satu lagi kelebihan menggunakan LMT ialah fleksibiliti kadar tarifnya. Kelebihan ini membolehkan LMT membantu pengimport menjimatkan kira-kira 45 peratus bayaran kos pelabuhan. LMT juga memberikan tarif yang sama untuk kargo jenis-jenis lain bagi memastikan pelanggan memperoleh penjimatan yang terbaik. Dengan tawaran harga yang kompetitif, Pelabuhan Lumut semakin menempa nama sehingga menjadi pilihan kapal untuk berlabuh dan pilihan logistik laut dalam kalangan para pengimport. Ini dibuktikan dengan penambahan barangan yang dibawa dan jumlah pengguna perkhidmatan yang semakin ramai (LP/C1).

Berkaitan dengan perkembangan Lekir Bulk Terminal (LBT) iaitu sebuah infrastruktur milik Pelabuhan Lumut, ia telah mencipta nama apabila menjalankan projek Stesen Janakuasa Sultan Azlan Shah (SJSAS) dan Vale S.A. Ia bermula dengan fasa pertama pembinaan prasarana TNB Janamanjung Sdn Bhd (TNBJSB) yang melaksanakan pembinaan loji janakuasa arang batu terbesar di negara ini yang bernilai RM7 bilion di pesisiran Pantai Lekir, Lumut. Desa Kilat Sdn Bhd (DKSB) telah diberi tempoh antara 15 dan 20 tahun bagi memajukan penambakan perairan Lekir. Fasa kedua dan ketiga pembinaan janakuasa itu telah diteruskan masing-masing dalam tempoh enam bulan sebaik saja fasa pertama selesai. Loji janakuasa ini bukan saja mampu membekalkan keperluan tenaga elektrik di kawasan pembangunan di sekitar daerah Manjung, tetapi juga di Semenanjung Malaysia (LBT/A1).

Antara projek yang dijalankan oleh LBT juga adalah pengendalian bijih besi di Teluk Rubiah bersama-sama Vale SA. Pada bulan Disember 2009, Vale telah menandatangani perjanjian dengan Integrax Bhd dan Lekir Bulk Terminal Sdn Bhd (LBT) untuk menyediakan perkhidmatan *transshipment* bagi kargo bijih besi di Pulau Lekir Satu selama 10 tahun. Pelabuhan tersebut telah direka sepanjang 2.5 km panjang dengan dermaganya mempunyai kedalaman sedalam 30 meter. Jeti ini direka untuk menampung sehingga empat kapal berlabuh dengan kapasiti 400,000 tan (dwt) pada satu perjalanan. Ia turut mempunyai 10 buah dermaga tambahan untuk persinggahan kapal dengan kapasiti 100,000 dwt serta jeti untuk 50 kapal bersaiz tongkang. Hasil kemajuan industri ini, kawasan Teluk Rubiah telah pun berubah menjadi kawasan perindustrian. Ia telah mencipta peluang pekerjaan baharu dan membangunkan kawasan penempatan nelayan tersebut.

Pelabuhan Lumut Sebagai Pusat Industri

Pelabuhan Lumut turut membangunkan industri berteknologi tinggi sehingga ia dikenali dalam kalangan pemain industri yang sama bidang (*niche*). Contohnya Pelabuhan Lumut dan Tenaga Nasional Berhad (TNB) telah berkerjasama untuk membangunkan sebuah loji janakuasa arang batu berkuasa 2,000 MW di Lumut, Perak. Ia merupakan pencapaian baru kepada pengurusan Pelabuhan Lumut kerana menjadi sebahagian daripada pengendali janakuasa terbesar negara. Antara teknologi yang digunakan oleh ketiga-tiga unit janakuasa itu ialah menggunakan sistem Pembakaran Bahan api Terhancur (PFF) dengan menggunakan arang batu jenis sub-bitumin sebagai bahan api (Miskam, M. A., et al., 2007). Arang batu dipilih sebagai bahan api kerana ia mempunyai beberapa kelebihan menguntungkan iaitu harga yang kurang berubah-ubah, harga bekalan yang lebih rendah, bekalan yang banyak serta pemasaran yang baik di seluruh dunia. Atas dasar ini, arang batu dinilai sebagai bahan api utama bagi Loji Janakuasa Manjung. Atas kepakaran operasi loji janakuasa ini, ia telah mendapat banyak pengiktirafan antarabangsa dan menjadi tanda aras kepada stesen janakuasa yang lain. Sebagai anggota *North American Electric Reliability Corporation* (NERC), SJSAS merupakan salah satu daripada beberapa stesen janakuasa dalam kategori 600-1,000MW di Asia yang termasuk dalam kategori cemerlang berbanding daripada 120 buah stesen janakuasa yang ada di rantau Amerika Utara pada April 2007 (TNB/B1).

Penambahan kapasiti dermaga Pelabuhan Lumut dengan tambahan 280 meter ruang berlabuh telah membolehkan pelabuhan itu mampu mengendalikan lebih banyak kontena kargo yang dapat merangsangkan pertumbuhan pelaburan di negeri Perak. Pelabuhan Lumut terus menjadi pusat pelaburan kepada syarikat besar sama ada dalam dan luar negeri. Antaranya adalah syarikat di bawah kerajaan negeri Perak iaitu Perak Corporation Bhd (PCB). Ketua Eksekutif kumpulan PCB, Datuk Samsudin Hashim pada Jun 2001 telah menyebut bahawa projek terbesarnya adalah projek Bandar Meru Jaya dan juga Terminal Maritim Lumut (LMT) di mana ia dilaksanakan secara agresif. Pada tahun 2000, PCB telah mencatat keuntungan sebelum cukai sebanyak RM12.9 juta berbanding RM31.75 juta pada tahun 1999. Kemajuan Pelabuhan Lumut ini telah menghasilkan keuntungan yang besar saban tahun dan turut menyumbang kepada pendapatan kerajaan negeri (PCB/B1).

Selain itu, Vale SA telah membina kilang pengeluaran palet di Malaysia dengan kapasiti pengeluaran antara enam juta hingga tujuh juta setahun yang menggunakan bijih besi dari Brazil sebagai sumber bahan mentahnya. Pengarah Eksekutif Vale bagi Logam Ferus, Jose Carlos Martins pada Mac 2008 berkata bahawa penggunaan palet di Malaysia adalah sebanyak empat juta tan. Bijih besi ini

ditingkatkan kualiti kandungan bijih besinya menerusi proses penempatan, yang mana kandungan tumpat tersebut dibentuk menjadi palet yang mengikut saiz dan kualiti yang dikehendaki. Palet itu biasanya digunakan sebagai bahan mentah bagi pengeluaran produk besi (VSA/C1). Hasil daripada perkembangan Vale ini, banyak pekerjaan untuk penduduk tempatan dibuka dan perniagaan kecil dan sederhana telah berkembang di sekitar kawasan industri tersebut.

Pelabuhan Lumut sebagai Pembina Ekosistem Usahawan

Untuk menyediakan ekosistem usahawan yang menyeluruh ianya memerlukan polisi yang teratur dan sokongan bukan sahaja daripada kerajaan negeri tetapi daripada syarikat-syarikat besar yang terlibat. Menyedari hakikat tersebut, syarikat pembuatan besar di negeri Perak telah digalakkan untuk membantu kerajaan negeri dalam memajukan Industri Kecil dan Sederhana (IKS) dengan meletakkan kegiatan industri itu di bawah program pembangunannya. Menteri Besar, Tan Sri Ramli Ngah Talib pada September 1994 berkata bahawa langkah tersebut membolehkan IKS memainkan fungsi dalam menerima dan menjalinkan hubungan teknologi, di samping membantu menjayakan pembangunan syarikat besar tersebut. IKS sebegini memerlukan kepakaran pengurusan, pemasaran dan kecekapan pengeluaran untuk membolehkan mereka berjaya. Oleh itu, kerajaan negeri telah menyelaraskan program pembangunan IKS sejajar dengan Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri. Kesan daripada polisi tersebut, lebih banyak IKS telah mendapat suntikan modal dan kepakaran daripada syarikat besar tersebut. Jumlah IKS yang terbabit turut mencatatkan penambahan dan keuntungan.

Tambahan daripada itu, Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP) dan Lumut Maritime Terminal (LMT) pada Disember 1994 telah memulakan proses menubuhkan syarikat usahasama pengangkutan yang mampu menawarkan perkhidmatan yang efisien kepada pelabur di negeri Perak. Syarikat usahasama itu dinamakan Perak Freight Services (PFS) Sdn Bhd di mana ia dimiliki sebanyak 49 peratus oleh PKNP manakala bakinya oleh LMT. PFS juga mengendalikan sistem vendor, di mana operasi perkhidmatannya turut terbuka kepada penyertaan usahawan Bumiputera. PFS ini telah berfungsi sebagai peneraju kepada perkhidmatan logistik bagi Pelabuhan Lumut dalam mengendalikan sistem penghantaran keluar-masuk bagi semua jenis pengangkutan yang digunakan. Ia telah menjadi ruang kepada sub-kontraktor bumiputera untuk menjalankan perniagaan dan menawarkan perkhidmatan mereka.

Selain itu, kerajaan negeri telah memberi keyakinan kepada pelabur terutamanya pelabur tempatan untuk menanam modal di negeri Perak. Pelabur tempatan telah memanfaatkan pelbagai insentif menarik yang ditawarkan Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP) antaranya yang ditawarkan mulai September 2000. Ketua Eksekutif PKNP, Samsudin Hashim berkata kempen penarikan pelabur itu telah melibatkan kerajaan Perak, PKNP, anak syarikatnya dan pemaju tapak perindustrian yang berdaftar dengan PKNP yang memberikan pelbagai tawaran termasuk dari segi kelulusan segera dan diskaun harga tanah sehingga 15 peratus. Antara insentif yang ditawarkan kerajaan negeri termasuklah tidak menyekat pelabur mencagarkan tanah bagi tujuan mendapatkan modal pembinaan kilang. Selain itu, kerajaan negeri turut menawarkan kelulusan bersyarat kepada pelabur tempatan yang mengemukakan pelan bangunan dalam tempoh dua minggu dari tarikh ia dikemukakan permohonan. Selain itu, kerajaan menawarkan pakej insentif dalam penjualan kawasan perindustrian yang meliputi tanggungan kos dokumentasi jualan, bayaran guaman dan lanskap (PCB/A1). Hasil daripada insentif dan tawaran menarik ini, ramai pelabur tempatan telah mendaftar sebagai operator di taman perindustrian Kampung Acheh dan terlibat dalam projek-projek yang ditender sama ada oleh syarikat-syarikat perkapalan atau dari pengurusan Pelabuhan Lumut.

Pelabuhan Lumut sebagai Peneraju Kelestarian Alam Sekitar

Negeri Perak mengamalkan polisi ketat dalam membenarkan projek pembangunan yang berpotensi menggadaikan alam sekitar. Contohnya, kerajaan negeri pernah menolak pelaburan bernilai jutaan ringgit oleh syarikat asing dan tempatan di zon pelancongan Lumut-Pangkor bagi memastikan kawasan tersebut tidak diancam pencemaran. Antara permohonan yang ditolak ialah pembinaan kilang

petrokimia yang membabitkan pelaburan bernilai RM4.5 bilion iaitu Syarikat Societe National Elf Aquitaine (ELF) dari Perancis yang telah memohon untuk mendirikan kilang di Segari. Peranan kerajaan negeri diperkukuhkan lagi dengan bantuan agensi di bawahnya, antaranya ialah Jabatan Alam Sekitar (JAS) Perak. Antara kes yang pernah direkodkan ialah dakwaan penduduk beberapa kampung di Manjung bahawa tumpahan belerang, amang dan simen yang didakwa telah mencemari Sungai Dinding. Pengarah Jabatan Alam Sekitar (JAS) Perak, Lee Heng Keng pada Januari 1995 berkata bahawa pihaknya telah menghantar beberapa pegawainya ke kawasan tersebut untuk menyiasat dan menguji air sungai berkenaan bagi menentukan tahap pencemarannya. Hasilnya kawasan yang menjadi punca penyimpanan bahan cemar tersebut telah ditutup dan diarahkan berpindah ke tempat yang lebih sesuai. Susulan daripada spekulasi pencemaran tersebut yang tersebar, Pelabuhan Lumut turut mengambil langkah proaktif dengan meyakinkan masyarakat sekitar bahawa langkah-langkah bersesuaian telah pun diambil untuk mengawal pencemaran daripada kargo besar di Pelabuhan Lumut. Jaminan itu diberikan oleh Pengurus Besar Lumut Maritime Terminal Sdn Bhd (LMT) Encik Kwek Chee Wah kepada soalan mengenai kargo yang menyebabkan pencemaran di kemudahan penyimpanan pelabuhan semasa dialog bersama penduduk pada Januari 1995. LMT memberi penekanan serius kepada kawalan pencemaran sebegini di bawah sistem pentadbirannya. Pelabuhan Lumut telah bersedia untuk menangani semua jenis bahan yang dibawa oleh kargonya termasuk bahan-bahan tertentu yang berpotensi membawa kepada tahap pencemaran yang tinggi (DOE/A1). Pelabuhan Lumut telah berjaya mengawal kes pencemaran di sekitar perairannya dengan baik, hasil daripada kepatuhan mereka terhadap peraturan yang ditetapkan oleh agensi berkaitan.

Bagi segelintir pihak, penggunaan arang batu di Stesen Janakuasa Sultan Azlan Shah (SJSAS) dianggap tidak mesra alam. Hakikatnya, teknologi terkini mesra alam yang diguna pakai di loji janakuasa tersebut telah meletakkan TNBJ sebagai penanda aras industri arang batu sehingga ia kerap menjadi lokasi pilihan bagi syarikat utiliti serantau yang lain yang ingin membangunkan stesen janakuasa arang batu mereka. Teknologi yang digunakan adalah yang paling efisien di Malaysia dan di Asia Tenggara. Ia mematuhi piawaian alam sekitar yang ketat seperti ditetapkan Jabatan Alam Sekitar Malaysia (JAS) dan Bank Dunia. Ini melibatkan pemantauan terhadap sampel udara, air, minyak, bunyi dan abu secara berkala. Oleh sebab itu, TNBJ telah menerima akreditasi MS 14001:2015 bagi Pengurusan Alam Sekitar, MS 9001:2008 bagi Sistem Pengurusan Berkualiti dan menjadi stesen janakuasa Malaysia pertama yang mendapat pensijilan Pengurusan Kesyukuran Bisnes ISO 2301:2012. Pemantauan secara berterusan terhadap kualiti udara dilakukan setiap waktu bagi mengetahui ketumpatan asap dan kandungan zarah serta habuk di dalamnya (TNB/A1). Kejayaan ini bukan sahaja menaikkan reputasi SJSAS, tetapi menjaga kebajikan penduduk sekitar yang rata-rata berkerja sebagai nelayan dan industri berasaskan maritim.

Selain itu, pematuhan SOP alam sekitar ini turut dilakukan oleh Vale SA dalam industri bijih besi mereka. Ia mementingkan kualiti alam sekitar dan ia berikrar untuk memastikan 60 peratus iaitu 715 ekar (289.35 hektar) daripada 1,196 ekar (484 hektar) tanah milik syarikat tersebut di daerah Manjung adalah kawasan hutan yang dilindungi dan dipulihara. Kedudukan pusat pengumpulan dan pengedaran bijih besi di Teluk Rubiah juga lebih selamat kerana ia dikelilingi kawasan hutan dan bukit bukau sekali gus menjadi kawasan zon penampungan yang menghalang debu bijih besi berterbangan ke arah penempatan penduduk. Malah, Vale menyediakan kolam takungan bagi memastikan air lebihan pemprosesan campuran bijih besi itu tidak mengalir ke laut dan mencemari air laut dan kawasan Teluk Batik, iaitu kawasan tumpuan orang ramai berkelah dan mandi manda. Hutan Teluk Rubiah antara empat hutan hujan di kawasan pantai yang masih ada di Pantai Barat Semenanjung Malaysia yang kaya dengan kepelbagaian biodiversiti (VSA/C1). Walaupun pada peringkat awal pembinaan Vale SA mendapat tentangan daripada segelintir pihak, namun ia dianggap sebagai cabaran kepada pihak pengurusannya untuk membuktikan bahawa persepsi ini adalah tidak benar. Kerajaan negeri turut bekerjasama dalam memastikan semua pematuhan alam sekitar ini sentiasa dipatuhi. Hasilnya, rungutan tersebut semakin berkurangan dan alam sekitar sekitar Teluk Rubiah masih berada dalam keadaan yang baik.

Pelabuhan Lumut Pelengkap Ekosistem Pendidikan Maritim

Penubuhan Malaysian Institute of Marine Engineering Technology (UniKL-MIMET) telah membuka peluang kepada pelajar lulusan Sijil Pelajaran Malaysia (SPM) untuk melanjutkan pengajian dalam bidang kejuruteraan marin. Institut berkenaan adalah hasil usahasama antara Majlis Amanah Rakyat (MARA) dengan International Training Australia (ITA) iaitu sebuah institusi pengajian tinggi yang berpangkalan di Victoria, Australia. Menteri Pembangunan Usahawan, Datuk Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz pada Februari 2001 menyatakan bahawa kampus MIMET dibina di Lumut dan kerja pembinaannya bermula pada Disember 2001. Pembinaan keseluruhan MIMET ini dibiayai oleh kerajaan dengan peruntukan sebanyak RM125.9 juta menerusi Rancangan Malaysia Ke-7 dan Rancangan Malaysia ke-8, sementara Victoria pula memperuntukkan sebanyak AUD 250,000. Kerajaan yakin MIMET berupaya melahirkan tenaga kerja yang berkepakaran dalam industri maritim, sekaligus menyumbang kepada tenaga kerja mahir di negara ini. Teknologi yang membabitkan industri maritim ini amat penting, apatah lagi negara ini kaya dengan sumber marin yang hanya dapat dieksploitasi menerusi kepakaran dalam bidang berkenaan (MIM/B1). Kerjasama erat antara dua institusi pendidikan ini membuktikan komitmen kerajaan dan kerajaan Australia dalam membangunkan kampus berasaskan teknologi maritim tersebut.

Kampus UniKL-MIMET ini dibina di tapak seluas 32.4 hektar di Manjung, berhampiran dengan Pelabuhan Lumut. Ini merupakan simbolik bahawa pendidikan maritim ini mempunyai tempat khas di daerah maritim tersebut. Kerja pembinaan kampus bernilai RM76 juta itu dimulakan pada Oktober 2003, selepas kerajaan negeri menerima cadangan berkenaan daripada MARA. Menteri Besar, Datuk Seri Tajol Rosli Ghazali pada Julai 2003 menyatakan bahawa projek pembinaan kampus mampu menyediakan kemudahan penempatan dan pembelajaran bagi 1,000 pelajar dan ia siap sepenuhnya pada tahun 2005. Ia adalah institut pertama di negara ini yang menyediakan kursus pembinaan, penyelenggaraan dan penyediaan reka bentuk bot dan kapal. Kampus MIMET ini juga menempatkan 800 orang pelajar lelaki, 200 orang pelajar perempuan serta 250 orang tenaga pengajar dan kakitangan sokongan dalam satu-satu masa. Kerajaan yakin melalui pembinaan kampus MIMET berkenaan, kawasan Lumut dapat dijadikan sebagai pusat pendidikan industri maritim di negara ini.

UniKL-MIMET mempunyai pelbagai kemudahan canggih bagi tujuan pengajaran dan pembelajaran termasuklah bengkel fabrikasi keluli, fabrikasi aluminium, fabrikasi plastik bertetulang kaca, fabrikasi kayu, pemesinan dan paip, jentera marin dan limbungan kapal yang mempunyai kapasiti sehingga 250 tan metrik. Sehingga tahun 2009, seramai 226 orang mahasiswa UniKL-MIMET telah menamatkan pengajian masing-masing. Jumlah berkenaan membabitkan program Diploma Teknologi Kejuruteraan Rekabentuk Kapal dan Diploma Teknologi Kejuruteraan Pembinaan serta Senggaraan Kapal. Sumber tenaga kerja yang mahir ini telah mengisi pelbagai pekerjaan di sektor maritim seperti di pelabuhan, logistik, bengkel pembuatan kapal dan pengurusan tertinggi maritim negara. Ada sebahagian graduannya telah kembali berkhidmat di daerah Manjung seperti di Pelabuhan Lumut, Pangkalan Tentera Laut Diraja Lumut, dan syarikat-syarikat perkapalan di situ.

RUMUSAN

Pelabuhan Lumut telah memberikan impak kepada daerah Manjung. Ia telah membawa perubahan fizikal kepada daerah ini dengan terbinaanya kemudahan awam apabila pelabuhan tersebut dibuka. Ia turut menjadi sebab kepada limpahan ekonomi kepada industri berasaskan maritim di sekitar Pelabuhan Lumut dan mempunyai kapasiti teknologi yang tinggi. Ia turut mengembangkan keusahawanan terutama kepada pelabur tempatan dengan memanfaatkan insentif daripada kerajaan. Pelabuhan Lumut turut komited menjaga kualiti udara, air, minyak, bunyi dan abu sehingga usaha ini telah mendapat pengiktirafan. Pembinaan UniKL-MIMET berhampiran Pelabuhan Lumut ini telah menjadi pelengkap kepada pendidikan berasaskan maritim supaya industri ini sentiasa mempunyai sumber tenaga manusia yang berkemahiran tinggi yang mencukupi.

RUJUKAN

- Bipin Babulal. (2017). Impak Pelabuhan Klang Terhadap Sejarah Perkembangan Sosiokonomi Selangor, 1972 – 2010. *Tesis Sarjana*. Jabatan Sejarah Universiti Pendidikan Sultan Idris.
- Chen, S. L., Jeevan, J., & Cahoon, S. (2016). Malaysian Container Seaport-Hinterland Connectivity: Status, Challenges and Strategies. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(3), 127-138.
- DOE/A1: Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak, 1995-2000.
- Hansard Dewan Negeri Perak, 1994.
- J. M. Gullick. (1958). *Indigenous Political Systems of Western Malaya*, London: Athlone Press.
- JKR/A1: Bank Laporan Jabatan Kerja Raya Daerah Manjung, 1995-2000.
- Keong, C. H., Tiong, R. L. K., & Alum, J. (1997, May). Conditions for Successful Privately Initiated Infrastructure Projects. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Civil Engineering* (Vol. 120, No. 2, pp. 59-65). Thomas Telford-ICE Virtual Library.
- LBT/A1: Fail Terminal Pukal Lekir, 1995-2000.
- LP/A1: Fail Pelabuhan Lumut, 1995-2000.
- LP/C1: Fail Pelabuhan Lumut, 2005-2010.
- MIM/B1: Fail Arkib MIMET, 2000-2005.
- Miskam, M. A., Zainal Alauddin, Z. A., & Mustafa, K. F. (2007). *Performance Characteristic of a Cyclone Gasifier for Power Generation*.
- MPM/A1: Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000.
- MPM/B1: Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 2000-2005.
- Othman Mohd Yatim. (1994). *Dinding: Jajahan Istimewa di Perak*. Persatuan Muzium Malaysia, Kuala Lumpur.
- PCB/A1: Arkib Perbadanan Kemajuan Negeri Perak, 1995-2000.
- PCB/B1: Arkib Perbadanan Kemajuan Negeri Perak, 2000-2005.
- TNB/C1: Dokumen TNBJ, 2005-2010.
- VSA/C1: Fail Vale S.A, 2005-2010.