

Status pelabuhan bebas pacu pertumbuhan ekonomi

Dalam keadaan di mana Amerika Syarikat (AS) menjadi semakin proteksionis dan rantaian bekalan dikongfigurasi berlandaskan kerangka multilateral seperti Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN (AFTA), Kerjasama Ekonomi Komprehensif Serantau (RCEP) dan Perkongsian Trans-Pasifik Komprehensif dan Progresif (CPTPP) - yang secara amnya tidak termasuk negara bukan anggota - pengembangan status pelabuhan bebas boleh menjadi sebahagian daripada penyusunan semula strategi pertumbuhan ekonomi.

Ini bermakna, pelabuhan bebas cukai, yang mana bukan sebahagian daripada perbatasan kastam negara, dapat memanfaatkan ciri-ciri perjanjian perdagangan bebas (FTA) walaupun tidak menjadi sebahagian daripadanya.

Status pelabuhan bebas membolehkan pelabuhan berkenaan menikmati pengecualian yang biasanya tidak tersedia.

Oleh itu, pelabuhan bebas juga bertaklik kepada kelonggaran peraturan yang menjurus kepada pengurangan 'red-tape' atau kekangan peraturan berlebihan, dalam penubuhan operasi perniagaan di samping insentif fiskal atau cukai.

Konsep pelabuhan bebas adalah aspek yang sangat penting dalam dasar perindustrian aktif kerajaan bagi mewujudkan pekerjaan, penembusan rantaian bekalan dan nilai global, serta meningkatkan pelaburan langsung

asing (FDI) yang seterusnya memperkasa potensi pertumbuhan eksport sektor pembuatan.

Justeru, pelabuhan bebas bukan sekadar berfungsi sebagai hab logistik terkemuka dari segi penyediaan penyelesaian rantaian bekalan daripada perkhidmatan hujung ke hujung, pada peringkat serantau atau antarabangsa, malah bersinergi dengan ekonomi 'pedalaman' untuk mewujudkan penumpuan industri dan kelompok yang bersepadu dan dinamik.

Seerti yang dirujuk, barangan dan produk yang masuk ke pelabuhan bebas biasanya menikmati pengecualian duti - supaya tarif kastam tidak dikenakan.

Ini akan mengurangkan kos pengeluaran dan transaksi pengilang. Ada juga dasar yang dikenali sebagai tarif terbalik dalam kawasan pelabuhan bebas dan zon perdagangan bebas (FTZ) di mana komponen yang diimport - sama ada mentah atau separa proses - bebas tarif supaya pengeluaran yang sangat bergantung kepada sumber luar dapat menikmati kos yang lebih rendah.

Ini sangat penting bagi sektor atau subsektor yang dilindungi perindustrian penggantian import.

Sehingga kini, tiada strategi dasar nasional pelabuhan bebas di Malaysia yang dapat memberikan pendekatan sistematik yang menyeluruh, koheren, sistematik bagi memanfaatkan penggunaannya sebagai sebahagian daripada proses pemuliharaan dan perkembangan ekonomi, terutama pada pasca COVID-19.

Mungkin konsep ini sudah diabi-

kan, tetapi jika digabungkan dengan aplikasi teknologi terkini dan digitalisasi, pelabuhan bebas dapat menjadi pemangkin dan perangsang dalam mendorong pertumbuhan ekonomi yang dalam konteks Malaysia membabitkan negeri di mana pelabuhan bebas bertapak serta merangkumi wilayah yang mengelilinginya.

Sudah tentu, dua pelabuhan bebas terkenal di Malaysia adalah Zon Bebas Pelabuhan Klang (PKFZ) dan Pelabuhan Tanjung Pelepas.

Ia mengendalikan 327,000 unit setera dua puluh kaki (TEU) dan 4.12 juta kargo tan muatan pada 2019 dan bersedia berkembang menjadi sebuah bandar serba lengkap dan - dengan itu - di bawah rancangan induk transformasi akan menarik lebih banyak lagi pelaburan dalam masa akan datang.

Pelabuhan Tanjung Pelepas pula yang diharapkan dapat bersaing secara sihat dengan Pelabuhan Singapura, menangani 9.1 juta TEU pada 2019, dengan peningkatan penggunaan 73 peratus.

Ia diharapkan dapat mencapai kebolehan mengendalikan 30 juta TEU setahun pada masa akan datang. Jumlah dagangan yang dikendalikan pula meningkat pada Kadar Pertumbuhan Tahunan Kompaun (CAGR) yang mantap sebanyak 4.2 peratus sepanjang dekad lalu.

Pelabuhan Tanjung Pelepas boleh memanfaatkan hubungan simbiosis antara dua ekonomi melalui fokus bersama untuk melayani import bahan mentah dan separa proses serta bahagian komponen yang melalui Selat Melaka daripada kawasan sekitar

dan berdekatan sebagai satu bidang kecekapan khusus.

Contoh serupa ialah Wilayah Ekonomi Koridor Utara (NCER) yang merangkumi empat negeri iaitu Kedah, Perlis, Pulau Pinang dan Perak.

Di dalam NCER, pengembalian status pelabuhan bebas untuk Pelabuhan Pulau Pinang akan mempercepatkan lagi integrasi antara wilayah serantau, yang membabitkan selatan Thailand dan Myanmar dari segi rangkaian pengeluaran untuk eksport semula.

Kedudukan Pulau Pinang sebagai hab pembuatan elektrik dan elektronik (E&E) terkemuka di bawah perindustrian berorientasikan eksport (EOI) juga dapat disejajarkan dengan status pelabuhan bebas Pelabuhan Pulau Pinang.

Dalam analisis terakhir, pelabuhan bebas bukanlah konsep usang yang tidak memadai lagi dari segi FTA atau tidak lagi relevan dengan perindustrian atau model pembangunan untuk ekonomi yang pesat membangun atau maju.

Sekiranya percaturan dasar dikendalikan dengan sewajarnya, pelabuhan bebas boleh menjadi pembentuk masa depan dengan kemunculan logistik baharu seperti terowong bawah tanah sebagai sebahagian daripada kesalinghubungan perdagangan yang lebih luas, serta membolehkan rantaian bekalan muncul dengan lebih berdaya tahan dan bersepadu.

Penulis adalah Ketua Bahagian Sosial, Perundangan dan Hak Asas di EMIR Research



Jason Loh Seong Wei

