

Meningkatkan Pertumbuhan Logistik dan Fasilitasi Perdagangan

PENDAHULUAN

**RANCANGAN MALAYSIA KESEPULUH,
2011-2015: KEMAJUAN**

ISU DAN CABARAN

Rangka Kerja Institusi dan Kawal Selia
Proses dan Prosedur Pelepasan Kargo yang tidak
Cekap

Hab dan Rangkaian Perhubungan yang tidak
Efisien

Kekurangan Tenaga Kerja Mahir

Penggunaan Teknologi yang Terhad

**RANCANGAN MALAYSIA KESEBELAS,
2016-2020: HALA TUJU**

Potensi Sektor Logistik dan Fasilitasi
Perdagangan

Strategi:

Memperkuh Rangka Kerja Institusi dan Kawal
Selia

Menambah Baik Mekanisme Fasilitasi
Perdagangan

Meningkatkan Kecekapan dan Kapasiti
Infrastruktur Fret

Memanfaatkan Penggunaan ICT

Memperkuh Keupayaan Penyedia
Perkhidmatan Logistik

KESIMPULAN

Kertas Strategi

14

Untuk maklumat selanjutnya sila hubungi:

Ketua Pengarah
Unit Perancang Ekonomi
Jabatan Perdana Menteri
Blok B5 & B6
Pusat Pentadbiran Kerajaan Persekutuan
62502 Putrajaya
MALAYSIA

<http://www.epu.gov.my>

Tel.: 603-8000 8000

Faks.: 603-8888 3755

Hakcipta Penerbit ©

Semua Hak Terpelihara. Tiada mana-mana bahagian jua daripada penerbitan ini boleh diterbitkan semula atau disimpan di dalam bentuk yang boleh diperolehi semula atau disiarkan dalam sebarang bentuk dengan apa jua cara elektronik, mekanikal, fotokopi, rakaman dan/atau sebaliknya tanpa mendapat izin daripada **Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri**.

I. PENDAHULUAN

14.1 Industri logistik menjadi tulang belakang kepada rantai bekalan global dan menjadi semakin penting dalam menggalakkan aktiviti perdagangan, meningkatkan kecekapan perniagaan dan merencanakan pertumbuhan ekonomi. Logistik juga penting untuk meningkatkan daya saing negara dan memperkukuh ketersambungan ke seluruh dunia. Walaupun pengangkutan merupakan komponen teras, sektor logistik juga merangkumi pelbagai bidang lain termasuklah penyimpanan, pergudangan, perkhidmatan penghantaran dan penyelenggaraan peralatan. Secara umumnya logistik ditakrifkan sebagai proses merancang, melaksanakan dan mengawal kecekapan aliran barangan dan perkhidmatan, penyimpanan barangan dan maklumat berkaitan daripada peringkat penghantaran hingga penggunaan. Industri logistik di Malaysia terdiri daripada syarikat logistik yang kebanyakannya bersaiz kecil dan sederhana. Aktiviti fret logistik dilaksanakan sama ada secara penyumberan luar kepada penyedia perkhidmatan logistik profesional atau dilaksanakan secara dalaman oleh pengilang dan pengedar.

14.2 Fasilitasi perdagangan merujuk kepada proses memudahkan dan menyeragamkan prosedur perdagangan. Fasilitasi perdagangan juga melibatkan penambahbaikan infrastruktur berkaitan perdagangan serta peraturan yang terlibat dalam pengumpulan dan penyampaian data atau maklumat yang diperlukan bagi aliran barang dagangan pada peringkat antarabangsa. Fasilitasi perdagangan dan logistik memainkan peranan penting dalam pergerakan barangan dan perkhidmatan dari lokasi pengeluaran ke lokasi penghantaran dalam dan luar negara. Kebergantungan ekonomi negara kepada perdagangan antarabangsa memerlukan aliran fret antara nod yang cekap, lancar dan berdaya saing.

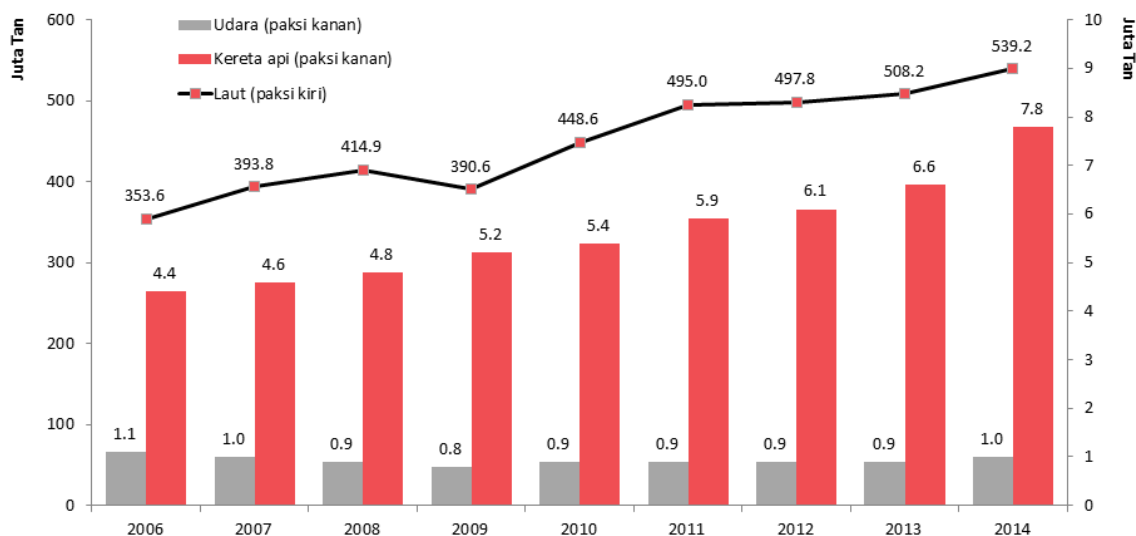
14.3 Rancangan Malaysia Kesebelas (RMKe-11), 2016-2020, memberikan penekanan kepada usaha untuk mewujudkan ketersambungan yang lancar bagi penumpang dan barangan. Dalam industri logistik, fokus akan diberikan untuk membangunkan logistik yang bersepadu dan memperkukuh mekanisme fasilitasi perdagangan. Strategi yang akan diambil termasuklah memperkukuh institusi dan rangka kerja peraturan, menambah baik mekanisme fasilitasi perdagangan, membangunkan infrastruktur dan permintaan fret, mendorong inovasi berasaskan ICT dan memperkukuh kebolehan penyedia perkhidmatan logistik.

II. RANCANGAN MALAYSIA KESEPULUH, 2011-2015: KEMAJUAN

14.4 Dalam tempoh Rancangan Malaysia Kesepuluh (RMKe-10), 2010-2015, sektor perkhidmatan mencatat kadar pertumbuhan tahunan purata sebanyak 6.3% dan menyumbang 53% kepada Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK). Subsektor pengangkutan dan penyimpanan yang merupakan komponen sektor perkhidmatan pula telah berkembang pada kadar purata 5% setahun. Pada tahun 2014, subsektor tersebut menyumbang sebanyak RM30 bilion, iaitu 3.6% kepada KDNK, dan 6.5% kepada nilai ditambah sektor perkhidmatan. Dalam tempoh 2005-2014, sumbangan subsektor pengangkutan dan penyimpanan kepada KDNK kekal dalam lingkungan 3.6% hingga 3.7%.

14.5 Jumlah perdagangan pada tahun 2014 adalah sebanyak RM1.45 trilion atau 174.9% daripada KDNK, meningkat sebanyak 5.9% berbanding dengan tahun 2013. Jumlah kargo yang diangkut melalui laut, kereta api dan udara pula mencapai 548 juta tan, iaitu meningkat sebanyak 6.6% seperti yang ditunjukkan dalam *Paparan 14-1*. Pada tahun 2014, kargo yang diangkut melalui laut adalah sebanyak 539.2 juta tan atau 98.4% daripada jumlah kargo. Pengangkutan laut menjadi pilihan disebabkan kos yang lebih rendah dan keupayaan untuk mengendalikan saiz penghantaran yang besar. Pelabuhan yang menjadi penyumbang utama kepada penghantaran barangan adalah Pelabuhan Klang, Pelabuhan Tanjung Pelepas, Pelabuhan Pulau Pinang, Pelabuhan Kuantan, Pelabuhan Johor dan Pelabuhan Bintulu. Dalam tempoh 2005-2014, kadar pertumbuhan tahunan purata fret laut adalah 5.4% dan kepesatan pertumbuhan ini dijangka berterusan pada kadar 5.6% dalam tempoh RMKe-11.

Paparan 14-1
Jumlah Pengangkutan Kargo Melalui Laut, Kereta Api Dan Udara, 2006 - 2014



Sumber: Kementerian Pengangkutan

14.6 Pergerakan fret darat terdiri daripada mod kereta api dan jalan raya. Fret kereta api mencatat pertumbuhan yang stabil dengan kadar pertumbuhan tahunan purata sebanyak 7.3% dalam tempoh 2005-2014. Jumlah kargo yang dicatat pada tahun 2014 adalah sebanyak 7.8 juta tan. Komoditi utama yang diangkut menggunakan kereta api adalah kargo dalam kontena, simen dan klinker. Pengangkutan berasaskan jalan raya memainkan peranan penting dalam menyediakan rangkaian sambungan terakhir bagi pintu masuk dan pintu keluar serta pengedaran domestik. Pada tahun 2014, sejumlah 1.16 juta kenderaan berat telah didaftarkan yang menunjukkan kepentingan kenderaan berat kepada pergerakan fret jalan raya.

14.7 Jumlah fret udara pada tahun 2014 mencecah 987,362 tan dan 91.2% daripada jumlah tersebut dikendalikan oleh Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA), Lapangan Terbang Pulau Pinang dan Lapangan Terbang Subang. Kadar pertumbuhan tahunan purata fret udara berkurangan sebanyak 0.8% dalam tempoh 2005-2014. Faktor utama yang menyumbang kepada penurunan ini adalah rangkaian perhubungan dan kekerapan penerbangan pesawat kargo yang terhad, jumlah kargo yang rendah serta persaingan dari negara jiran.

14.8 Malaysia menduduki tangga ke-25 daripada 160 negara yang disenaraikan dalam Laporan Indeks Pencapaian Logistik (LPI) Bank Dunia 2014. Laporan tersebut juga meletakkan Malaysia pada kedudukan teratas dalam kalangan negara berpendapatan sederhana tinggi. Petunjuk lain seperti jumlah pengangkutan kargo udara, jumlah trafik kontena pelabuhan dan Indeks Perhubungan Perkapalan juga digunakan untuk menilai prestasi logistik Malaysia berbanding dengan negara jiran, seperti yang ditunjukkan dalam *Paparan 14-2*. Pada tahun 2013, fret udara berjumlah 1,991 juta tan-km, iaitu di belakang Hong Kong, Singapura dan Thailand. Walaupun Malaysia berada pada kedudukan yang lebih baik berbanding dengan Indonesia dan Thailand dari segi trafik kontena pelabuhan, kedudukan Malaysia adalah selepas Singapura dan Hong Kong. Indeks Perhubungan Perkapalan yang menggambarkan perhubungan sesebuah negara dengan jaringan perkapalan global meletakkan Malaysia di belakang Singapura dan Hong Kong.

*Paparan 14-2***Prestasi Logistik Serantau, 2013**

Petunjuk	Malaysia	Singapura	Hong Kong	Indonesia	Thailand
Fret udara (juta tan-km)	1,991	6,513	9,499.1	959	2,644
Jumlah fret Udara (juta tan)	0.9	1.8	4.1	1.5	1.5
Trafik Kontena Pelabuhan (juta TEU)	20.8	32.6	22.4	10.1	7.9
Indeks Perhubungan Perkapalan	98.2	106.9	116.6	27.4	38.3

Nota: 1. Fret udara adalah jumlah muatan yang dibawa di atas setiap peringkat penerbangan, diukur dalam tan metrik didarab jarak perjalanan dalam kilometer

2. TEU: dua-puluh-kaki unit

Sumber: Pangkalan Data Bank Dunia

III. ISU DAN CABARAN

14.9 Dalam tempoh RMKe-10, industri logistik menunjukkan peningkatan pengangkutan kargo melalui darat dan laut. Walaupun industri logistik menunjukkan pertumbuhan yang positif dan berpotensi untuk terus berkembang, industri ini masih menghadapi beberapa isu dan cabaran. Isu logistik dan fasilitasi perdagangan boleh dirumuskan di bawah beberapa kategori utama, iaitu rangka kerja institusi dan kawal selia, rangkaian perhubungan infrastruktur, tenaga kerja mahir serta penggunaan teknologi.

Rangka Kerja Institusi dan Kawal Selia

14.10 Isu rangka kerja institusi dan kawal selia adalah berkait dengan penyelarasan yang tidak bersepadu, pengawalseliaan yang tidak cekap serta pengurusan data yang lemah. Isu penyelarasan dalam sektor logistik adalah disebabkan oleh pertindihan fungsi antara agensi dan wujudnya aktiviti logistik tertentu yang tidak dikawal selia oleh mana-mana pihak. Depoh luar pelabuhan dan gudang am yang tidak dikawal selia dengan baik menyebabkan perkhidmatan yang ditawarkan kurang cekap. Di samping itu, pangkalan data sektor pengangkutan kargo darat yang tidak bersepadu menghalang perancangan dan pembangunan sektor yang efektif.

Penyelarasan yang Tidak Bersepadu

14.11 Agensi yang terlibat dalam perancangan dan pembangunan sektor logistik ialah Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri, Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI), Kementerian Pengangkutan (MOT), Kementerian Kerja Raya (KKR), Jabatan Kastam Diraja Malaysia (JKDRM) dan Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD). Perana MOT sebagai agensi utama dalam perancangan, pembangunan dan pengawalseliaan subsektor pengangkutan darat, udara dan maritim perlu diperkukuh. Di samping itu, ketiadaan agensi peneraju untuk mengawal selia aktiviti logistik yang lain seperti depoh kontena dan pergudangan serta ejen penghantaran juga menghalang pembangunan industri logistik secara terancang.

14.12 *Malaysian Logistics and Supply Chain Council (MLSC)* telah ditubuhkan pada tahun 2009 untuk menangani isu penyelarasan dan menyediakan platform bagi membincangkan dan mencadangkan dasar berkaitan industri logistik. Walau bagaimanapun, MLSC adalah tidak efektif dengan bilangan dasar dan garis panduan untuk menguruskan industri ini yang terhad.

Tempoh Kelulusan yang Panjang bagi Pendaftaran Kenderaan Berat

14.13 Proses untuk mendapatkan lesen kenderaan berat mengambil masa tiga hingga lima bulan dan melibatkan empat agensi, iaitu Pusat Pemeriksaan Kenderaan Berkomputer (PUSPAKOM), Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), SPAD serta pihak berkuasa tempatan yang berkaitan. Masalah utama adalah berkaitan dengan proses untuk mendapatkan surat sokongan bagi kemudahan meletak kenderaan berat daripada pihak berkuasa tempatan yang mengambil masa hampir dua bulan. Kewujudan pertindihan fungsi antara PUSPAKOM dan JPJ menyebabkan proses kelulusan pemeriksaan Pelan Teknikal Kenderaan mengambil masa sehingga tiga minggu. Di samping itu, kelulusan berasingan diperlukan bagi pendaftaran kenderaan dan pengeluaran cukai jalan daripada JPJ dan kelulusan lesen pengendali daripada SPAD.

Kekurangan Pengawalseliaan Depoh Luar Pelabuhan

14.14 Terdapat dua jenis depoh, iaitu depoh luar pelabuhan dan depoh dalam pelabuhan. Kemudahan depoh dalam pelabuhan menyediakan ruang penyimpanan kontena kosong dalam kawasan terminal kepada syarikat perkapalan utama dan operator perantara untuk memenuhi permintaan domestik dan aktiviti pindah kapal. Depoh ini dikawal selia oleh pihak berkuasa pelabuhan yang berkenaan. Depoh luar pelabuhan pula menawarkan kemudahan penyimpanan kontena kosong yang terletak di luar kawasan terminal. Pihak berkuasa tempatan hanya mengeluarkan lesen perniagaan untuk depoh luar pelabuhan dan

tiada garis panduan disediakan berkaitan standard perkhidmatan, maklumat lokasi dan keselamatan gudang. Di samping itu, pengenaan caj yang berbeza dan tinggi oleh pengendali depoh luar pelabuhan kepada syarikat pengangkutan kontena menyebabkan kos pengangkutan darat dan pengendalian kargo yang tinggi.

Pengurusan Pergudangan yang Tidak Teratur

14.15 Pergudangan menyediakan sokongan kepada perniagaan tempatan dan asing yang memerlukan perkhidmatan seperti pengurusan pengangkutan, pengawalan inventori, penyimpanan dan pembungkusan. Gudang berbon diuruskan dengan baik oleh JKDRM untuk menyimpan barangan yang belum dibayar duti dan cukai Kastam. Gudang am pula dilesenkan oleh pihak berkuasa tempatan. Walau bagaimanapun, kemudahan yang disediakan di gudang am tidak dipantau sewajarnya. Oleh itu, wujud perbezaan syarat, bayaran dan pengkelasan antara pihak berkuasa tempatan yang menyukarkan para pelabur dan meningkatkan kos menjalankan perniagaan. Di samping itu, maklumat tersedia mengenai gudang termasuk lokasi, jenis, ruang dan saiz, kadar penggunaan serta operator gudang adalah terhad. Maklumat ini adalah penting bagi perancangan dan membuat keputusan mengenai logistik.

Pangkalan Data Sektor Fret yang Tidak Bersepadu

14.16 Pemantauan pergerakan pelbagai komoditi yang menggunakan sistem fret kereta api dan jalan raya adalah terhad. Aliran matriks bagi destinasi asal-akhir (O-D) mengikut komoditi yang menunjukkan maklumat pergerakan komoditi yang diangkut melalui jalan raya tidak tersedia. Maklumat ini penting untuk mengenal pasti keperluan infrastruktur untuk meningkatkan kecekapan perkongsian mod pengangkutan antara jalan raya dengan kereta api serta menggalakkan perancangan fret darat yang lebih berkesan dan strategik.

Proses dan Prosedur Pelepasan Kargo yang Tidak Cekap

14.17 Penglibatan pelbagai agensi pengeluar permit (PIA) serta keperluan dokumentasi secara manual semasa perlepasan kargo menyebabkan kelewatan dalam proses import dan eksport. Sebahagian PIA tidak beroperasi sepenuh masa di pintu masuk tertentu berikutan kos operasi yang tinggi dan jumlah kargo yang rendah. Keadaan ini menyebabkan para pengimport dan pengeksport perlu berulang alik ke pejabat PIA yang berkaitan untuk menyiapkan proses dokumentasi. Isu lain adalah ketidakseragaman pelaksanaan prosedur dan amalan pihak JKDRM di pintu masuk dan perbezaan taksiran oleh pegawai bertugas yang merumitkan lagi proses pelepasan kargo.

Hab dan Rangkaian Perhubungan yang Tidak Efisien

14.18 Kekangan utama dalam industri logistik adalah ketersambungan pada peringkat akhir ke pintu masuk utama, kemudahan terminal yang tidak mencukupi dan perkhidmatan pengangkutan yang tidak cekap. Kekangan ini menyebabkan kelewatan dalam penghantaran dan kerosakan barangan yang meningkatkan kos pengendalian dan pengangkutan. Oleh itu, pengimport dan pengeksport cenderung untuk menggunakan pelabuhan dan lapangan terbang di negara jiran yang menawarkan rangkaian perhubungan yang lebih luas dan perkhidmatan yang berdaya harap.

Ketersambungan Peringkat Akhir yang Tidak Efisien ke Pelabuhan Klang

14.19 Pertambahan jumlah perdagangan antarabangsa yang menggunakan kontena menyumbang kepada peningkatan pesat dalam trafik kontena di Pelabuhan Klang. Peningkatan ini menyebabkan kesesakan di jalan raya yang berhubung ke pelabuhan. Hasil Kajian Integrasi Jalan Raya-Jalan Kereta api di Pelabuhan Klang menunjukkan 15% daripada jalan raya di kawasan tersebut perlu dinaik taraf segera. Antara jalan raya yang kritikal ialah Jalan Kem, Jalan Parang, Jalan Pelabuhan Utara, Jalan Selat Kelang serta beberapa jajaran di sepanjang Lebuhraya Pulau Indah. Kajian tersebut juga menunjukkan 32% daripada rangkaian jalan raya di Pelabuhan Klang perlu dibaik pulih. Rangkaian jalan raya ini mempunyai laluan pejalan kaki dan sistem saliran permukaan yang kurang memuaskan serta perabot jalan dan papan tanda yang tidak mencukupi. Penggunaan kerap oleh kenderaan berat yang melebihi muatan menyebabkan jalan raya rosak dan berlubang serta meningkatkan risiko kemalangan.

14.20 Kapasiti jaringan kereta api dalam dan ke Pelabuhan Klang adalah tidak mencukupi. Hanya 5% daripada pergerakan kargo dalam kawasan Pelabuhan Klang menggunakan pengangkutan kereta api. Perkhidmatan kereta api antara Pelabuhan Utara dengan Pelabuhan Barat tidak digunakan sepenuhnya disebabkan kapasiti yang terhad dan kekerapan perkhidmatan yang rendah. Oleh itu, penggunaan trak menjadi pilihan kerana perkhidmatan trak adalah lebih anjal dari segi masa dan muatan di samping menawarkan perkhidmatan pintu ke pintu. Di samping itu, perkhidmatan kereta api dari utara dan selatan Semenanjung Malaysia ke Pelabuhan Klang adalah sesak dan fret tidak dibenarkan memasuki Lembah Kelang pada waktu puncak. Cadangan penyelesaian melalui laluan pintas dari Serendah ke Pelabuhan Klang perlu dipertimbangkan semula.

Kemudahan Kargo yang Terhad di Terminal Padang Besar, Perlis

14.21 Kargo dari Selatan Thailand ke Pelabuhan Pulau Pinang yang kebanyakannya merupakan produk getah diangkut menggunakan jalan raya dan kereta api melalui Terminal Padang Besar. Fret kereta api mengangkut 35% daripada jumlah keseluruhan kargo. Walaupun laluan kereta api kargo dari Selatan Thailand dikenal pasti sebagai perjalanan yang paling menguntungkan bagi Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) dan menyumbang sepertiga daripada hasil kargo, pertumbuhan kargo kekal sejak empat tahun kebelakangan ini. Jumlah kontena dari Selatan Thailand adalah 33,000 TEU sebulan tetapi KTMB hanya mampu mengendalikan 10,000 TEU sebulan disebabkan kapasiti kawasan penyimpanan kontena yang terhad dan kekurangan perkhidmatan kereta api.

Kesesakan di Pelabuhan Pulau Pinang

14.22 Pelan Pembangunan Sosioekonomi Wilayah Ekonomi Koridor Utara (2007-2025) telah mengenal pasti Pelabuhan Pulau Pinang sebagai pelabuhan utama di wilayah utara Malaysia dan pelabuhan penting bagi Pertumbuhan Segi Tiga Indonesia-Malaysia-Thailand (IMT-GT). Pelabuhan Pulau Pinang sepatutnya memanfaatkan kedudukannya yang strategik, iaitu hampir dengan Sumatera, Indonesia dan Thailand untuk mendapatkan akses kepada bahan mentah dan produk siap untuk diproses atau dieksport melalui pelabuhan tersebut. Walau bagaimanapun, potensi ini tidak dapat dimanfaatkan sepenuhnya berikutan beberapa kekangan di pelabuhan. Kekangan ini termasuk alur pelayaran yang cetek untuk menarik kapal besar, dermaga yang kurang panjang untuk membolehkan lebih banyak kapal berlabuh pada sesuatu masa, kren yang tidak cekap serta perhubungan terus ke destinasi utama yang terhad.

Kesesakan di Lapangan Terbang

14.23 Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu, Kuala Lumpur, Kuching dan Senai berpotensi untuk meningkatkan jumlah kargo udara tetapi dihalang oleh isu seperti proses kawal selia yang tidak cekap dan kemudahan kargo yang tidak mencukupi. Sebagai contoh, Lapangan Terbang Antarabangsa Senai berpotensi untuk mengendalikan kargo bersaiz besar bagi industri minyak dan gas serta bertindak sebagai pintu masuk utama bagi Iskandar Malaysia. Walau bagaimanapun, Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. perlu berhadapan dengan tempoh kelulusan yang panjang untuk permit pendaratan pesawat kargo asing. Kelewatan ini menyebabkan pengeksport menghantar kargo menggunakan trak ke Singapura atau diangkut ke Batam, Indonesia untuk dieksport.

14.24 Sektor fret udara di Sabah mempunyai potensi untuk berkembang bagi menyokong pemasaran hasil pertanian, khususnya produk akuakultur. Walaupun Semporna dan Kuala Penyu telah dikenal pasti sebagai hab Agro Marin Bersepadu, namun kemudahan rantaian sejuk beku sedia ada tidak mencukupi untuk memasarkan produk segar ke pasaran eksport dalam tempoh yang ditetapkan. Di samping itu, perkhidmatan fret udara dari Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu adalah terhad kepada satu atau dua penerbangan sebulan.

14.25 Kemudahan kargo di KLIA dan KLIA2, khususnya penyimpanan sementara adalah tidak mencukupi untuk menggalakkan penghantaran kargo udara menggunakan pesawat penumpang. Susun atur lapangan terbang tersebut juga tidak optimum kerana jarak antara gudang di tapak Terminal Penerbangan Tambang Murah yang lama dengan terminal satelit agak jauh, iaitu kira-kira 3 kilometer ke KLIA dan 10 kilometer ke KLIA2. Ketiadaan kemudahan penyimpanan sementara di terminal satelit bagi menyimpan kargo dalam keadaan suhu yang terkawal sering menjejaskan kualiti barangan yang sensitif kepada suhu seperti produk farmaseutikal dan bahan makanan mudah rosak.

Kekurangan Tenaga Kerja Mahir

14.26 Industri logistik telah berubah daripada sektor yang hanya menawarkan perkhidmatan asas seperti penyimpanan dan pengangkutan kepada perkhidmatan logistik dan pengangkutan bersepadu. Perubahan ini meningkatkan permintaan terhadap pekerja berkemahiran khususnya dalam perancangan rangkaian rantaian bekalan, pengurusan pergudangan bersepadu, penggunaan teknologi maklumat termaju serta pengendalian kren pelabuhan.

14.27 Satu daripada isu kritikal dalam sektor logistik adalah kekurangan pemandu trak yang mahir. Gaji serta pengiktirafan sosial yang rendah menjadi punca kepada kurangnya minat dalam kalangan pekerja tempatan untuk menceburi bidang pekerjaan ini. Proses yang terlibat dalam mendapatkan lesen memandu kenderaan barangan memerlukan masa yang panjang dan kos yang tinggi yang menjadi penghalang kepada bakal pemandu trak. Pada masa ini, nisbah pemandu kepada kenderaan barangan iaitu 1:1.5 menjejaskan produktiviti perniagaan. Keadaan ini diburukkan lagi dengan penghijrahan pemandu tempatan yang terlatih dan berpengalaman ke negara lain yang menawarkan gaji dan persekitaran pekerjaan yang lebih baik.

Penggunaan Teknologi yang Terhad

14.28 Keperluan kepada dokumen bercetak masih tinggi walaupun penggunaan dokumentasi elektronik digalakkan secara meluas. Borang kastam dan invois bercetak perlu dikemukakan semasa melintasi sempadan walaupun penyerahan telah dibuat melalui *Customs Electronic Data Interchange* (EDI). JKDRM berpandangan bahawa langkah ini penting untuk tujuan keselamatan, namun pemain industri menganggap perkara ini sebagai proses birokrasi yang boleh menjejaskan kecekapan mengurus niaga. Di samping itu, kewujudan platform elektronik untuk menghubungkan pemain industri adalah terhad, kecuali *Port Klang Net* yang dikendalikan oleh Lembaga Pelabuhan Klang.

IV. RANCANGAN MALAYSIA KESEBELAS, 2016-2020: HALA TUJU

14.29 Aspirasi industri logistik dalam RMKe-11 adalah:

- menyelesaikan isu asas yang menghalang pertumbuhan dan kecekapan industri logistik
- meletakkan Malaysia sebagai Pintu Gerbang Pilihan Logistik ke Asia yang strategik dengan mewujudkan sistem logistik yang bersepadu dan fasilitasi perdagangan yang cekap

14.30 Selari dengan aspirasi untuk menjadi negara maju dan inklusif, sasaran adalah untuk meningkatkan sumbangan subsektor pengangkutan dan penyimpanan daripada 3.6% pada tahun 2014 kepada 4% pada tahun 2020. Oleh itu, subsektor ini perlu berkembang sebanyak 8.5% setahun dengan nilai tambah sebanyak RM55.8 bilion. Dari segi pekerjaan, sejumlah 146,000 pekerjaan baharu yang kebanyakannya berkemahiran tinggi dijangka diwujudkan dalam subsektor ini pada akhir tahun 2020.

Potensi Sektor Logistik dan Fasilitasi Perdagangan

14.31 Kedudukan Malaysia adalah strategik di tengah-tengah laluan perdagangan antarabangsa dan kawasan yang menempatkan sepertiga penduduk dunia, iaitu Republik Rakyat China, India dan Indonesia. Kedudukan tersebut memberikan kelebihan kepada Malaysia untuk terus memajukan sektor fret udara dan laut. Pembentukan Komuniti Ekonomi ASEAN (AEC) pada tahun 2015 akan merangsang perkembangan industri logistik dan seterusnya memperkukuh kedudukan Malaysia.

Peningkatan Kargo Kontena di Pelabuhan Klang

14.32 Kedudukan Pelabuhan Klang di Selat Melaka adalah strategik dan merupakan pelabuhan kontena ke-13 tersibuk di dunia. Pada tahun 2014, Pelabuhan Klang mengendalikan 10.9 juta TEU, iaitu peningkatan sebanyak 13.9% berbanding dengan tahun 2010. Jumlah tersebut dijangka terus meningkat kepada 16.4 juta TEU pada tahun 2020. Aktiviti pindah kapal meliputi hampir 63% daripada jumlah kendalian kontena di pelabuhan ini. Pelaburan dalam infrastruktur pelabuhan perlu untuk menarik kapal besar berlabuh, disokong oleh pengendalian kargo yang cekap dan ketersambungan jalan darat yang baik.

Potensi Fret Kereta Api dan Udara

14.33 Pada tahun 2014, jumlah pengendalian kargo kereta api di Malaysia mencapai 7.8 juta tan. Sebanyak 30% daripada jumlah kargo tersebut adalah dari Selatan Thailand. Projek Landasan Berkembar Elektrik Ipoh-Padang Besar akan menambah kapasiti kereta api dan dijangka melonjakkan kadar pertumbuhan tahunan purata fret kereta api sebanyak 9.2% dalam tempoh 2014-2020. Projek ini meningkatkan peluang sektor fret kereta api untuk terus berkembang dan menggalakkan peralihan mod pengangkutan daripada jalan raya kepada kereta api.

14.34 KLIA mengendalikan 753,900 tan atau 76.3% daripada jumlah fret udara pada tahun 2014. Jumlah ini adalah jauh lebih rendah daripada sasaran kapasiti kargo sebanyak 1.2 juta tan. Lebihan kapasiti ini menunjukkan potensi yang besar untuk mengembangkan lagi fret udara di KLIA. Langkah yang bersepadu akan diambil untuk melonjakkan KLIA sebagai gerbang pilihan bagi fret udara dari dalam negara dan negara jiran.

Komuniti Ekonomi ASEAN

14.35 Pembentukan AEC dijangka mewujudkan pasaran yang lebih kukuh dengan rangkaian pengeluaran dan pembuatan yang bersepadu. Persediaan ASEAN ke arah menjadi hab pembuatan dunia akan memberikan rangsangan kepada industri logistik Malaysia. AEC dijangka meningkatkan permintaan bagi pengangkutan multimodal dari pintu ke pintu, perkhidmatan logistik bersepadu dan rangkaian e-dagang. Pembentukan AEC dijangka menjadikan ASEAN sebagai destinasi perdagangan yang menarik dan meningkatkan penglibatan Malaysia dalam perdagangan antarabangsa.

E-dagang akan Menjadi Pemacu Pertumbuhan

14.36 Pada masa ini, nilai pasaran bagi e-dagang ASEAN berjumlah USD1.1 bilion. Malaysia mencatat jumlah e-dagang sebanyak RM48.6 bilion atau 5.2% kepada KDNK pada tahun 2012. Jumlah ini meningkat kepada RM53.5 bilion atau 5.4% kepada KDNK pada tahun 2014, iaitu sebanyak 10%. Pertumbuhan ini dijangka terus meningkat dalam tempoh RMKe-11. Pembinaan rangkaian logistik yang lebih kukuh adalah perlu bagi menggalakkan penghantaran dan pengedaran yang lebih cekap untuk memanfaatkan potensi pasaran. Peningkatan perniagaan dalam talian akan mempertingkatkan permintaan terhadap produk dalam bungkusan yang kecil, penghantaran barangan yang lebih kerap dan mod pengangkutan peringkat akhir yang bersaiz kecil. Peruncit akan cenderung untuk meminimumkan kos dengan mengurangkan stok penyimpanan dan inventori. Oleh itu, permintaan terhadap penghantaran tepat pada masa di rangkaian bekalan dijangka meningkat.

Strategi

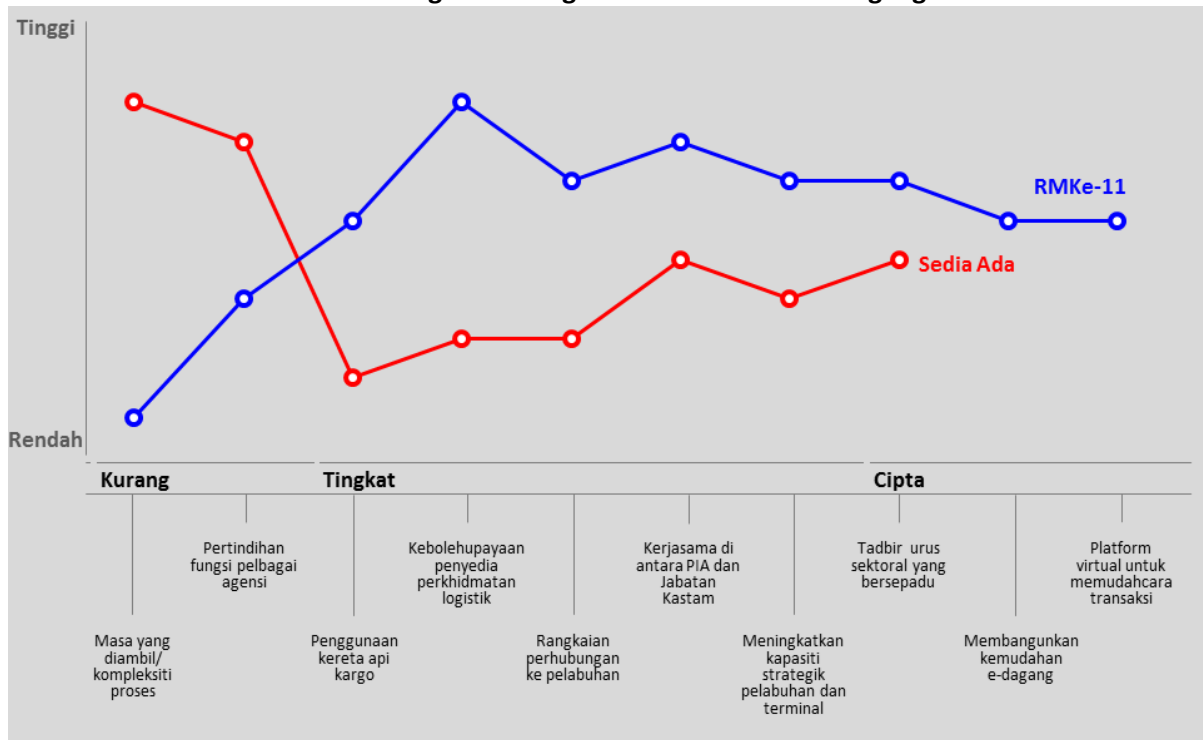
14.37 Dalam usaha mencapai sasaran yang ditetapkan, pendekatan pragmatik akan diambil untuk membangunkan industri logistik dan fasilitasi perdagangan dengan memberikan tumpuan kepada lima strategi berikut:

- Memperkukuh rangka kerja institusi dan kawal selia
- Menambah baik mekanisme fasilitasi perdagangan
- Meningkatkan kecekapan dan kapasiti infrastruktur fret
- Mengguna pakai teknologi dalam rangkaian logistik
- Memperkukuh keupayaan penyedia perkhidmatan logistik

14.38 Strategi di atas akan dilaksanakan melalui inisiatif seperti yang ditunjukkan dalam *Paparan 14-3*.

Paparan 14-3:

Kanvas Strategi untuk Logistik dan Fasilitasi Perdagangan



Memperkukuh Rangka Kerja Institusi dan Kawal Selia

14.39 Persekitaran institusi yang dinamik dan sesuai adalah penting untuk membentuk dan membangunkan industri logistik. Inisiatif yang dirangka bertujuan memperkukuh struktur institusi serta memudah dan memperkemas peraturan berkaitan. Inisiatif ini akan membantu mengurangkan ketidakcekapan, pertindihan dan ketidakseragaman.

Memperkukuh Tadbir Urus

14.40 Tadbir urus dan mekanisme institusi untuk menangani isu penyelarasan dalam industri logistik, pengurusan depoh luar pelabuhan dan gudang am akan diperkukuh seperti berikut:

- MOT akan dipertanggungjawabkan untuk menerajui pembangunan industri logistik. Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan yang dipengerusikan oleh Menteri Pengangkutan akan memacu pelaksanaan Pelan Induk Logistik dan Fasilitasi Perdagangan. Pasukan petugas ini akan melaporkan kepada Jawatankuasa Khas Sektor Perkhidmatan yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri

- SPAD akan diberikan mandat dan kapasiti untuk memastikan pembangunan dan pengawalseliaan depoh luar pelabuhan yang teratur melalui proses pelesenan dan penyediaan garis panduan yang standard. Sistem pengurusan kontena berpusat akan diwujudkan untuk meningkatkan kecekapan pengurusan kargo. Pengurusan depoh luar pelabuhan yang teratur akan mengurangkan kesesakan di pelabuhan dan memastikan pengurusan kargo yang cekap dengan kos yang kompetitif. Di samping itu, SPAD akan melaksanakan kajian untuk memetakan aliran matriks destinasi asal-akhir (O-D) mengikut komoditi yang menggunakan fret jalan raya
- MOT akan bertanggungjawab meneraju pembangunan dan pemantauan pengurusan gudang. MOT akan berkerjasama dengan Kementerian Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) untuk membangunkan standard dan spesifikasi gudang, mengenal pasti lokasi yang sesuai dan menambah baik proses kelulusan gudang. Di samping itu, agensi tersebut akan membangunkan laman sesawang inventori gudang kebangsaan yang menguruskan maklumat segmen pergudangan. Pembangunan gudang yang teratur akan membuka peluang kepada Malaysia untuk menjadi pusat pengedaran bagi ASEAN terutamanya pembelian barangan dalam talian dan perkhidmatan kurier

Memudah dan Menyelaras Peraturan

14.41 Peraturan akan dipermudah dan diselaras untuk meningkatkan kecekapan dan mengurangkan kos. Usaha akan ditumpukan kepada perkara berikut:

- Proses pendaftaran kenderaan komersial akan ditambah baik dengan memendekkan masa kelulusan daripada lima bulan kepada sebulan. Antara langkah yang akan diambil termasuk:
 - Memansuhkan keperluan surat sokongan daripada pihak berkuasa tempatan bagi kemudahan meletak kenderaan
 - Menyelaras proses kelulusan Pelan Teknikal Kenderaan oleh JPJ dan PUSPAKOM
 - Menggabungkan prosedur kelulusan pendaftaran kenderaan, lesen pengendali dan cukai jalan oleh SPAD dan JPJ
- Tempoh notis awal dan masa pemprosesan bagi permohonan permit pendaratan untuk penerbangan tidak berjadual akan disingkatkan. Inisiatif ini yang akan dilaksanakan oleh Jabatan Penerbangan Awam dan MOT akan meningkatkan jumlah fret udara dan meminimumkan penggunaan lapangan terbang negara jiran
- Beban gandar untuk trak kontena dan trak konvensional akan dikaji semula untuk mengoptimumkan kapasiti kenderaan. Di samping itu, kebolehtukaran kepala trak bagi treler yang berbeza, khususnya kargo bukan kontena akan dinilai untuk meningkatkan kecekapan fret jalan raya

Menambah Baik Mekanisme Fasilitasi Perdagangan

14.42 Mekanisme fasilitasi perdagangan akan dipertingkatkan dengan menambah baik proses pelepasan kargo, meningkatkan ciri keselamatan dokumen perdagangan dan menggalakkan transaksi tanpa kertas. Usaha akan ditumpukan kepada inisiatif berikut:

- Kerjasama antara PIA dengan JKDRM akan diperkukuh untuk memendekkan tempoh proses perlepasan kargo tanpa mengabaikan aspek keselamatan. Inisiatif ini akan diterajui oleh Pasukan Petugas Khas Pemudahcara Perniagaan (PEMUDAH) dan diurusetikan oleh Perbadanan Produktiviti Malaysia
- Ciri keselamatan sijil kesihatan akan dipertingkatkan untuk memastikan hanya dokumen asal digunakan. Keselamatan dan kualiti sijil kesihatan yang dikeluarkan oleh Kementerian Kesihatan bagi eksport makanan akan ditambah baik dengan ciri tera air optik. Tera air optik ini yang dilengkapi dengan ciri keselamatan dapat mengelakkan pemalsuan dokumen dan membolehkan pelanggan mencetak dokumen asal tanpa perlu hadir di pejabat PIA
- Program promosi transaksi tanpa kertas akan dipacu melalui sistem *u-Customs* bagi menggalakkan pemain industri dan PIA mengurangkan penggunaan dokumen bercetak. Inisiatif *u-Customs* yang akan dilaksanakan pada tahun 2016 bertujuan meningkatkan kecekapan perkhidmatan kastam dan menggalakkan pematuhan kepada standard melalui sistem elektronik tunggal yang selamat, cepat, telus dan mesra pelanggan

Meningkatkan Kecekapan dan Kapasiti Infrastruktur Fret

14.43 Pembangunan infrastruktur pengangkutan akan ditumpukan kepada menambah baik ketersambungan peringkat akhir ke Pelabuhan Klang, menaik taraf terminal Padang Besar, menggalakkan peralihan mod pengangkutan daripada jalan raya kepada kereta api, meningkatkan kemudahan kargo di lapangan terbang dan menyediakan kemudahan tempat letak kenderaan.

- Ketersambungan peringkat akhir ke Pelabuhan Klang melalui jalan raya dan kereta api akan dipertingkatkan untuk menampung peningkatan jumlah kontena. Keutamaan akan diberikan kepada inisiatif menaik taraf laluan kereta api antara Pelabuhan Barat dengan Pelabuhan Utara untuk mengurangkan kesesakan di jalan raya, khususnya di Jalan Parang-Jalan Pelabuhan Utara-Jalan Kem. Jajaran kritikal di sepanjang Jalan Pelabuhan Utara dan Lebuhraya Pulau Indah akan dinaik taraf. Penggunaan sistem maklumat lalu lintas akan digalakkan untuk pengurusan trafik yang lebih teratur di sekitar Pelabuhan Klang. Lembaga Pelabuhan Klang akan bertanggungjawab dalam perancangan dan pembangunan hab kargo yang

menyediakan kemudahan logistik yang dikongsi bersama di lokasi strategik bagi mengurangkan beban pengendalian kargo di pelabuhan

- Terminal Padang Besar akan dinaik taraf untuk memanfaatkan potensi pertumbuhan jumlah kargo dari Selatan Thailand yang dijangka meningkat daripada 120,000 TEU pada tahun 2013 kepada 245,000 TEU pada tahun 2020. Antara langkah yang akan diambil termasuk meluaskan kawasan penyimpanan kontena dan menyediakan ruang untuk memunggah kontena. KTMB perlu meningkatkan kapasiti pengendalian kargo dengan menambah kekerapan perkhidmatan kereta api bagi melancarkan pergerakan kargo ke Pelabuhan Pulau Pinang dan seterusnya menggalakkan anjakan mod daripada jalan raya kepada kereta api
- Kemudahan pengendalian kargo dan perkhidmatan fret udara di Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu akan dinaik taraf berdasarkan permintaan perkhidmatan logistik untuk menyokong pemasaran hasil pertanian, khususnya produk akuakultur. Di samping itu, keperluan kemudahan kargo seperti ruang penyimpanan sejuk beku dan kawasan menunggu di KLIA dan KLIA2 untuk menyelaraskan pengumpulan dan memudahkan pergerakan kargo akan dikaji berdasarkan keperluan. Selain itu, bekas tapak terminal pengangkutan kos rendah akan dibangunkan sebagai hab kargo serantau
- Pembangunan kemudahan hab fret menggunakan konsep kerjasama awam swasta akan dilaksanakan di kawasan strategik di sepanjang Lebuhraya Utara Selatan, di kawasan pinggir bandar serta berhampiran pelabuhan dan lapangan terbang. Kemudahan ini akan beroperasi sebagai sistem hab dan jejari untuk memudahkan pengedaran kargo dan mengurangkan pergerakan trak besar di kawasan bandar dan luar bandar. Pengedaran kargo dari hab ke kawasan bandar dan luar bandar akan menggunakan trak yang lebih kecil. Hab ini juga akan menyediakan perkhidmatan lain seperti pembersihan, pembaikan dan penyelenggaraan kenderaan berat serta tempat rehat dan rawat untuk pemandu. Di samping itu, model kerjasama awam swasta bagi operasi kereta api dan pengurusan aset akan juga dikaji untuk meningkatkan kecekapan perkhidmatan kargo kereta api

Memanfaatkan Penggunaan ICT

14.44 Penggunaan ICT akan dimanfaatkan untuk menggalakkan pergerakan barangan dan perkhidmatan yang lancar bagi meningkatkan aktiviti logistik dan fasilitasi perdagangan serta mengambil peluang daripada potensi e-dagang. Usaha akan ditumpukan kepada penyediaan maklumat lalu lintas yang tepat pada masanya kepada pemandu trak, menggalakkan platform jualan maya, membangunkan pusat *fulfilment* dan menggalakkan logistik bandar.

- Bagi menyediakan maklumat lalu lintas yang tepat pada masanya kepada pemandu trak, peralatan telematik untuk mengumpul data trafik akan dipasang di laluan tertentu berhampiran pelabuhan dan lapangan terbang. Data trafik tersebut akan

disalurkan kepada syarikat pengendali trak yang seterusnya menyampaikan maklumat berkenaan kepada pemandu trak. Maklumat ini akan membantu pemandu merancang perjalanan yang lebih baik dan mengelakkan jalan raya yang sesak

- Platform jualan maya berasaskan ciri e-dagang akan digalakkan untuk memadan permintaan dengan penawaran perkhidmatan logistik. Platform ini akan membolehkan penyedia perkhidmatan logistik mengiklankan kadar bayaran dan perkhidmatan yang ditawarkan. Penyedia perkhidmatan logistik akan dapat mengoptimumkan penggunaan aset, manakala pengguna pula memperoleh kelebihan dari segi pilihan perkhidmatan dan harga yang ditawarkan. Platform ini akan menggalakkan persaingan yang adil dan ketelusan dalam perkhidmatan yang disediakan
- Pusat *fulfilment* akan dibangunkan untuk menarik syarikat dalam talian asing yang terkenal seperti *Amazon* dan *eBay* untuk beroperasi di Malaysia. Di samping itu, pusat *fulfilment* khusus untuk SME akan dibangunkan di lokasi strategik bagi menggalakkan perniagaan dalam talian. Insentif khusus untuk memastikan keberkesanan operasi dan penggunaan pusat ini akan disediakan kepada penyedia perkhidmatan logistik dan pengguna
- Pasukan Petugas Logistik Kebangsaan akan melaksanakan inisiatif untuk menggalakkan logistik bandar, antara lain melalui penggunaan ICT yang lebih meluas, pengurusan kumpulan kenderaan serta penggunaan konsep hab dan jejari bagi pendedaran yang lebih cekap

Memperkukuh Keupayaan Penyedia Perkhidmatan Logistik

14.45 Keupayaan penyedia perkhidmatan logistik akan diperkukuh dengan memberikan tumpuan kepada kursus dan latihan yang ditawarkan, mengkaji semula pakej gaji pemandu kenderaan berat dan memperkenalkan akreditasi kepada penyedia perkhidmatan logistik.

- Latihan dalam perkhidmatan bagi golongan profesional dalam industri logistik akan dipergiat untuk meningkatkan kepakaran dan kemahiran. Kursus logistik yang ditawarkan di universiti dan akademi latihan akan dikaji semula dengan input daripada pihak industri dalam menghasilkan tenaga kerja yang memenuhi keperluan industri. Institusi tersebut juga akan digalakkan untuk menawarkan program peningkatan kemahiran kepada pekerja
- Untuk menangani kekurangan pemandu kenderaan berat, keperluan lesen kenderaan barangan, pakej gaji dan program latihan akan dikaji semula

- Standard penarafan dan akreditasi kepada penyedia perkhidmatan logistik akan diperkenalkan untuk mengiktiraf syarikat yang mematuhi peraturan dan standard yang ditetapkan, dan mengguna pakai amalan baik seperti logistik hijau dan penggunaan IT. Akreditasi akan dijadikan syarat bagi syarikat yang ingin memohon kemudahan insentif

V. KESIMPULAN

14.46 Lima strategi utama yang digariskan dalam kertas strategi ini adalah berdasarkan kepada keperluan untuk meningkatkan jumlah kargo dan eksport melalui pelabuhan dan lapangan terbang domestik serta memudahkan urusan menjalankan perniagaan. Kekuatan industri logistik akan menjadi satu daripada penentu penting kadar pertumbuhan ekonomi pada masa hadapan. Sektor ini dijangka dimanfaatkan oleh sektor lain seperti pembuatan, pertanian, minyak dan gas, perdagangan borong dan runcit untuk meningkatkan produktiviti dan aktiviti perdagangan.