

# Pengangkutan dan Perhubungan

## I.—PENDAHULUAN

566. Pengangkutan dan perhubungan ada-lah penting bagi pembangunan ekonomi dan sosial. Pengangkutan dan perhubungan yang berkesan akan memberi kemudahan<sup>2</sup> jalan kepada kawasan<sup>2</sup> pembangunan baharu, memperbaiki perchantuman semua kawasan<sup>2</sup>, memberi kemudahan kepada pentadbiran awam serta memperkuat keselamatan dalam negeri. Di-Malaysia Barat, sistem pengangkutan dan perhubungan yang asas, pada keseluruhannya, sudah terbentok. Tetapi kemudahan<sup>2</sup> yang ada sekarang mesti-lah di-perluaskan dan di-perbaiki dalam Rancangan Malaysia Kedua untuk menghadapi permintaan yang kian bertambah di-sebabkan usaha<sup>2</sup> pembangunan di-beberapa sektor ekonomi dan juga oleh tambahan bilangan penduduk. Di-Malaysia Timor, sistem pengangkutan dan perhubungan tidak-lah berapa maju dan hanya terdapat di-beberapa kawasan sahaja. Dalam Rancangan Malaysia Kedua, usaha<sup>2</sup> akan di-jalankan untuk meluaskan lagi sistem pengangkutan dan membaiki kemudahan<sup>2</sup> yang ada sekarang.

## II.—KAJIAN SA-MULA KEMAJUAN, 1966-70

567. Jumlah perbelanjaan pembangunan awam untuk bidang<sup>2</sup> pengangkutan dan perhubungan dalam Rancangan Malaysia Pertama ia-lah sa-banyak \$747.9 juta, berbanding dengan peruntukan Rancangan itu sa-banyak \$751.5 juta (*lihat* Jadual 12-1). Tetapi matlamat Rancangan Pertama telah di-tambah ketika Rancangan itu di-kaji sa-mula, menjadikannya sa-banyak \$942.6 juta. Tambahan<sup>2</sup> yang penting di-lakukan ada-lah untuk jalan raya, keretapi, penerbangan awam dan perkhidmatan talikom. Jumlah yang tidak dapat di-belanjakan dari peruntukan yang di-tambah ada-lah sa-banyak 20.7%, tetapi jika di-bandingkan dengan peruntukan asal, jumlah tersebut merupakan hanya 0.5%. Ini ada-lah di-sebabkan terutamanya oleh kekurangan keupayaan melaksanakan projek<sup>2</sup>, penyediaan yang kurang menchukopi untuk projek<sup>2</sup>, terutamanya projek<sup>2</sup> yang besar yang



memerlukan kajian sebelum penanaman modal di-buat, dan juga kelambatan pelaksanaan yang di-sengajakan kerana menunggu keputusan Kajian Pengangkutan Malaysia yang di-jalankan antara bulan September 1967 dan Julai 1968.

JADUAL 12-1

PERBELANJAAN PEMBANGUNAN AWAM BAGI  
PENGANGKUTAN DAN PERHUBONGAN, 1966-70

(\$ juta)

					<i>Peruntukan asal Rancangan 1966-70</i>		<i>Perbelanjaan sa-benar 1966-70</i>		<i>Kejayaan (%)</i>
<i>MALAYSIA</i>									
<i>Jumlah</i>	..	..	..	..	751.5	..	747.9	..	99.5
<i>Pengangkutan</i>	..	..	..	..	546.0	..	544.9	..	99.8
Jalan Raya	..	..	..	..	369.8	..	309.3	..	83.6
Keretapi	..	..	..	..	21.3	..	50.9	..	239.0
Pelabohan dan Perkhidmatan Laut	..	..	..	..	113.7	..	93.0	..	81.8
Penerbangan Awam	..	..	..	..	21.5	..	61.1	..	284.2
Alat <sup>2</sup> dan Jentera	..	..	..	..	19.7	..	30.6	..	155.3
<i>Perhubungan</i>	..	..	..	..	205.5	..	203.0	..	98.8
Talikom	..	..	..	..	142.5	..	146.2	..	102.6
Perkhidmatan Pos	..	..	..	..	9.6	..	4.6	..	47.9
Penyiaran	..	..	..	..	53.1	..	51.0	..	96.0
Kajichuacha	..	..	..	..	0.3	..	1.2	..	400.0
<i>MALAYSIA BARAT</i>									
<i>Jumlah</i>	..	..	..	..	521.9	..	515.4	..	98.8
<i>Pengangkutan</i>	..	..	..	..	365.3	..	355.9	..	97.4
Jalan Raya	..	..	..	..	245.5	..	161.3	..	65.7
Keretapi	..	..	..	..	20.0	..	47.0	..	235.0
Pelabohan dan Perkhidmatan Laut	..	..	..	..	80.8	..	82.9	..	102.6
Penerbangan Awam	..	..	..	..	9.0	..	40.3	..	447.8
Alat <sup>2</sup> dan Jentera	..	..	..	..	10.0	..	24.4	..	244.0
<i>Perhubungan</i>	..	..	..	..	156.6	..	159.5	..	101.8
Talikom	..	..	..	..	105.0	..	118.7	..	113.0
Perkhidmatan Pos	..	..	..	..	9.0	..	4.4	..	48.9
Penyiaran	..	..	..	..	42.3	..	35.2	..	83.2
Kajichuacha	..	..	..	..	0.3	..	1.2	..	400.0



PERBELANJAAN PEMBANGUNAN AWAM BAGI  
PENGANGKUTAN DAN PERHUBONGAN, 1966-70

(\$ juta)

					<i>Peruntukan asal Ranchangan 1966-70</i>		<i>Perbelanjaan sa-benar 1966-70</i>		<i>Kejayaan (%)</i>
<i>SABAH</i>									
<i>Jumlah</i>	..	..	..	..	94.4	..	133.6	..	141.5
<i>Pengangkutan</i>	..	..	..	..	68.8	..	108.5	..	157.7
Jalan Raya	..	..	..	..	49.5	..	79.8	..	161.2
Keretapi	..	..	..	..	1.3	..	3.9	..	300.0
Pelabohan dan Perkhidmatan Laut	..	..	..	..	7.3	..	5.8	..	79.5
Penerbangan Awam	..	..	..	..	6.0	..	14.3	..	238.3
Alat <sup>2</sup> dan Jentera	..	..	..	..	4.7	..	4.7	..	101.9
<i>Perhubungan</i>	..	..	..	..	25.6	..	25.1	..	98.0
Talikom	..	..	..	..	19.0	..	13.8	..	72.6
Perkhidmatan Pos	..	..	..	..	0.6	..	0.1	..	16.7
Penyiaran	..	..	..	..	6.0	..	11.2	..	186.7
<i>SARAWAK</i>									
<i>Jumlah</i>	..	..	..	..	135.2	..	98.9	..	73.2
<i>Pengangkutan</i>	..	..	..	..	111.9	..	80.9	..	71.9
Jalan Raya	..	..	..	..	74.8	..	68.2	..	91.2
Pelabohan dan Perkhidmatan Laut	..	..	..	..	25.6	..	4.3	..	16.8
Penerbangan Awam	..	..	..	..	6.5	..	6.5	..	100.0
Alat <sup>2</sup> dan Jentera	..	..	..	..	5.0	..	1.5	..	30.0
<i>Perhubungan</i>	..	..	..	..	23.3	..	18.4	..	79.0
Talikom	..	..	..	..	18.5	..	13.7	..	74.1
Perkhidmatan Pos	..	..	..	..	*	..	0.1	..	—
Penyiaran	..	..	..	..	4.8	..	4.6	..	95.8

568. Ranchangan<sup>2</sup> pembangunan Keretapi Tanah Melayu telah di-tambah di-waktu Ranchangan Malaysia Pertama di-kaji sa-mula. Tambahan ini adalah untuk mempercepatkan lagi ranchangan menukarkan enjin<sup>2</sup> lama keretapi dengan enjin<sup>2</sup> disel sebagaimana yang di-chadangkan dalam Kajian Pengangkutan Malaysia.

\* Peruntukan bagi Perkhidmatan Pos di-Sarawak di-masokkan dalam peruntukan Perkhidmatan Talikom.



569. Perbelanjaan untuk penerbangan awam di-Malaysia Barat telah melebihi peruntukan asal Rancangan Malaysia Pertama sebanyak \$9 juta. Matlamat perbelanjaan yang di-tambah kepada \$48.5 juta adalah perlu kerana beberapa projek baharu yang tidak pada mulanya di-tetapkan bagi Rancangan Malaysia Pertama terpaksa di-laksanakan. Ini termasuklah rancangan<sup>2</sup> menambahkan lagi modal saham Kerajaan dalam Sharikat Penerbangan Malaysia-Singapura, membesarkan lapangan terbang Pulau Pinang, membena bangsal kapal terbang di-Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur, dan membaiki sistem<sup>2</sup> radio dan panduan udara di-lapangan<sup>2</sup> terbang yang penting.

570. Di-Malaysia Timor, pelaksanaan rancangan<sup>2</sup> pembangunan jalan raya berjalan dengan lincin tanpa sebarang halangan dari segi keupayaan. Peruntukan rancangan telah di-tambah untuk Sabah dalam masa kajian sa-mula untuk membiayai pelaksanaan Jalan Timor-Barat, ia-itu satu projek jalan raya baharu yang menghubungkan Sandakan dengan Kota Kinabalu. Sa-bahagian daripada jumlah perbelanjaan rancangan tersebut adalah sumbangan Kerajaan Australia dalam bentuk bantuan kewangan dan teknik.

571. Pelaksanaan projek<sup>2</sup> pembangunan pelabuhan di-Sabah dan Sarawak telah tergendala oleh sebab kelambatan dan kerumitan yang di-alami bagi mendapatkan bantuan luar negeri untuk menjalankan kajian<sup>2</sup> yang perlu. Bagi projek Pelabuhan Kuching, kajian untuk menentukan kemungkinan penanaman modal dan kerja<sup>2</sup> reka-bentuk sechara satu persatu telah di-siapkan hanya dalam tahun 1970. Kerja membena akan di-jalankan dalam masa Rancangan Malaysia Kedua. Kajian<sup>2</sup> kemungkinan yang mendalam untuk projek<sup>2</sup> pelabuhan Sibu, Sandakan dan Kota Kinabalu telah pun di-siapkan dan kerja<sup>2</sup> seterusnya, termasuk kerja menyediakan reka-bentuk dan pembenaan, akan di-laksanakan pada awal Rancangan Malaysia Kedua.

572. Bagi perkhidmatan talikom, matlamat Rancangan Malaysia Pertama telah di-kaji sa-mula dan di-tambah dalam masa Kajian Sa-mula Rancangan sa-banyak 22% daripada peruntukan asal. Ini adalah di-sebabkan oleh peruntukan yang di-tambah bagi membesarkan rangkaian pelanggan<sup>2</sup> dan perkhidmatan luar negeri. Kerumitan yang besar yang di-hadapi pada awal Rancangan termasuklah kelambatan membereskan perjanjian pembiayaan dari luar negeri dan kekurangan kakitangan dalam



Jabatan<sup>2</sup> Talikom dan Kerja Raya. Tetapi masalah ini telah dapat di-kurangkan pada penghujung masa Ranchangan. Walau pun perbelanjaan telah melebihi matlamat asal tetapi ia-nya kurang sa-banyak 15.5% dari peruntokan yang di-tambah pada masa Ranchangan Pertama di-kaji sa-mula.

573. Ranchangan Malaysia Pertama menjangka bahawa \$9.6 juta harus di-belanjakan untuk pembangunan perkhidmatan pos. Sa-banyak \$2 juta dari-nya di-peruntokkan bagi ranchangan Pejabat Pos Besar Kuala Lumpur/Ibu Pejabat Pos dan \$875,000 untuk Pejabat Pos Besar, Ipoh. Peruntokan sa-banyak \$2 juta tersebut ada-lah untuk membuat beberapa perubahan kepada Rumah Persekutuan, Kuala Lumpur, tetapi projek ini tidak dapat di-laksanakan oleh kerana Kementerian<sup>2</sup> dan Jabatan<sup>2</sup> Kerajaan yang bertempat di-Rumah Persekutuan telah tidak berjaya mendapatkan tempat<sup>2</sup> baharu. Baki peruntokan telah tidak di-belanjakan kerana kerumitan mendapatkan tapak<sup>2</sup> yang sesuai bagi pejabat<sup>2</sup> pos.

574. Sistem jalan raya di-Malaysia Barat yang terdiri dari jalan<sup>2</sup> Persekutuan, Negeri dan Perbandaran, bertambah sa-banyak 14% ia-itu daripada 9,500 batu dalam tahun 1965 kepada 10,832 batu dalam tahun 1970. Dalam masa Ranchangan Malaysia Pertama, 1,460 batu atau 47% daripada jalan Persekutuan telah di-perbaiki. Bilangan kenderaan yang di-daftar bertambah lebeh daripada 69%, ia-itu 395,100 dalam tahun 1965 kepada 669,100 dalam tahun 1970, atau tambahan sa-banyak 11.1% sa-tahun. Bilangan penduduk bagi tiap<sup>2</sup> satu kenderaan ia-lah 14 orang manakala dalam tahun 1965 bilangan tersebut ia-lah 20. Tambahan pendaftaran kenderaan mengikut jenis ada-lah di-tunjokkan dalam Jadual 12-2. Kederaan pengangkutan penumpang awam (bas dan teksi) bertambah dalam jangka masa tersebut sa-banyak 3,700, manakala kenderaan mengangkut barang<sup>2</sup> bertambah sa-banyak 13,900. Tambahan jumlah kenderaan perdagangan ini telah dapat mengadakan kira<sup>2</sup> 17,600 lagi peluang pekerjaan baharu dalam sektor pengangkutan dan perusahaan yang berkaitan. Lebeh kurang \$40 juta telah di-belanjakan di-Malaysia Barat bagi membena kilang<sup>2</sup> memasang kereta dan ini telah dapat mengadakan 2,200 peluang pekerjaan.

575. Kadar tambahan yang tinggi bagi jumlah motosikal dan bas menggambarkan keadaan penduduk yang suka bergerak dan pendapatan yang kian bertambah di-Malaysia.



JADUAL 12-2

PENDAFTARAN KENDERAAN, MALAYSIA BARAT, 1965-70  
(000)

	1965	1970	Kadar tambahan purata tahunan (%)
Motosikal persendirian ... ..	175.8	350.0	14.8
Motokar persendirian ... ..	154.3	231.5	8.5
Teksi dan kereta sewa ... ..	5.2	6.8	5.5
Bas ... ..	3.8	5.9	9.2
Lori <sup>2</sup> dan van ... ..	41.9	55.8	5.9
Lain <sup>2</sup> ... ..	14.1	19.1	6.3
Jumlah ...	395.1	669.1	11.1

576. Dalam tahun 1965, Keretapi Tanah Melayu telah membawa sa-banyak 2.8 juta tan barang<sup>2</sup> dan ini tidak termasuk bijeh besi. Pengangkutan barang<sup>2</sup> bertambah hingga 3.3 juta tan dalam tahun 1970, atau tambahan sa-banyak 18%. Perkhidmatan keretapi telah bertambah dengan pesatnya dari segi batu-tan berseh dan ini menggambarkan pengaliran kepada perkhidmatan antara tempat<sup>2</sup> yang lebeh jauh. Oleh itu jumlah berseh batu-tan bertambah kira<sup>2</sup> 26%, daripada 587 juta dalam tahun 1965 kepada 740 juta batu-tan dalam tahun 1970. Tetapi jumlah penumpang<sup>2</sup> keretapi kian berkurangan di-sebabkan persaingan pengangkutan jalan raya dan penerbangan.

577. Jumlah penumpang yang turun/naik di-lapangan<sup>2</sup> terbang Malaysia Barat bertambah dengan kadar purata tahunan sa-banyak 16.4% dalam jangka masa Ranchangan Malaysia Pertama. Tambahan yang terbanyak terdapat di-lapangan terbang Kuala Lumpur, di-ikuti oleh Pulau Pinang, Ipoh, Kuantan dan Kota Bharu (*lihat* Jadual 12-3).

578. Sejak beberapa tahun dahulu, taraf Pelabohan Swettenham telah meningkat sebagai saloran utama bagi barang<sup>2</sup> eksport dan impot kawilayah<sup>2</sup> timor dan tengah Malaysia Barat. Selain dari hasil<sup>2</sup> petrol dan bijeh besi, jumlah barang<sup>2</sup> yang di-punggah melalui pelabohan tersebut telah bertambah dari 2.1 juta tan dalam tahun 1965 kepada 3.9 juta tan dalam tahun 1970, ia-itu tambahan sa-banyak lebeh kurang 86%. Dalam Ranchangan Malaysia Pertama, dua dermaga berjumlah sepanjang 1,160 kaki telah di-bena sa-mula di-Pelabohan Selatan dan ini menambahkan lagi keupayaan mengendalikan bahan<sup>2</sup> pukal chair. Satu kajian kemungkinan untuk pembenaan 2,800 kaki dermaga tambahan di-Pelabohan Utara telah siap dalam tahun 1968. Pembenaan projek tersebut telah bermula dalam pertengahan tahun 1969.



JADUAL 12-3

JUMLAH PENUPANG DI-LAPANGAN<sup>2</sup> TERBANG,  
MALAYSIA BARAT, 1965-70

(000)

<i>Lapangan Terbang</i>	1965	1970	<i>Kadar tambahan purata tahunan (%)</i>
Kuala Lumpur ... ..	211.3	513.0	19.4
Penang ... ..	90.1	198.7	17.1
Ipoh ... ..	30.0	46.1	9.0
Kota Bharu ... ..	25.5	30.6	3.7
Malacca ... ..	16.8	15.5	-1.6
Alor Star ... ..	4.4	4.4	—
Kuantan ... ..	3.0	3.9	5.4
Yang lain <sup>2</sup> ... ..	1.7	5.8	27.8
Jumlah ...	382.8	818.0	16.4

579. Jumlah barang yang menggunakan pelabuhan Pulau Pinang, tidak termasuk hasil<sup>2</sup> petrol dan bijeh besi, bertambah daripada 2.1 juta tan dalam tahun 1965 kepada 2.6 juta tan dalam tahun 1970, ia-itu tambahan sa-banyak 24%. Dalam Rancangan Malaysia Pertama pelabuhan Pulau Pinang telah di-perbesarkan dengan pembenaan lima dermaga tambahan di-Butterworth. Dermaga ini, yang di-reka untuk kapal<sup>2</sup> biasa dan kapal<sup>2</sup> kontener, mempunyai keupayaan untuk mengendalikan sa-banyak 1 juta tan sa-tahun. Kemudahan<sup>2</sup> ini akan memberi faedah kepada kawasan perusahaan yang sedang di-majukan di-Prai/Butterworth. Kadar pembangunan kawasan perusahaan ini di-jangka akan di-percepatkan apabila Jalan Raya Timor-Barat siap di-bena.

580. Sharikat Perkapalan Antarabangsa Malaysia (SPAM), yang telah di-tugaskan sebagai sharikat perkapalan kebangsaan, telah di-tubuhkan pada akhir tahun 1968. Penyertaan Kerajaan\* ada-lah sa-banyak 30% daripada saham modal terkumpul yang berjumlah \$7 juta. SPAM yang di-uruskan mengikut prinsip<sup>2</sup> perdagangan, telah membeli dua buah kapal yang telah di-pakai. Pada akhir tahun 1969 sharikat tersebut telah juga menempah sa-puluh buah kapal baharu yang terdiri dari enam kapal barang<sup>2</sup>, dua buah kapal pengangkut hasil<sup>2</sup> kayuan, sa-buah kapal pengangkut barang<sup>2</sup> pukal dan sa-buah kapal pengangkut bijeh/minyak. Selain dari itu, sharikat ini akan menggunakan dua buah kapal barang<sup>2</sup> yang akan di-sewa khas

\* Peruntukan ini di-tunjokkan dalam Jadual 11-6, Bab XI.



dari Kerajaan. Kedua<sup>2</sup> kapal tersebut telah di-perolehi melalui pembayaran saguhati Kerajaan Jepun. Tiga daripada dua belas buah kapal yang ditempah oleh syarikat itu telah di-perolehi dan sedang di-gunakan bagi pelayaran antara Eropah dan Timor Jauh.

581. Permintaan untuk perkhidmatan talipon telah kian bertambah dalam masa lima tahun Rancangan Malaysia Pertama. Satu pelaburan yang terbesar bagi perkhidmatan talikom ialah perkembangan rangkaian pengguna<sup>2</sup> dengan matlamat sebanyak 100,000 talian ibusawat terus menerus yang melibatkan \$34.6 juta atau 33% daripada jumlah perbelanjaan bagi pembangunan perkhidmatan talikom. Kelewatan perundingan untuk mendapatkan pinjaman telah menghalang pelaksanaan penuh rancangan ini. Walau bagaimanapun 56,000 talian ibusawat terus menerus yang baharu telah di-pasang dalam masa Rancangan, menjadikan jumlah talian ibusawat terus menerus di-Malaysia Barat sebanyak 85,328. Sunggoh pun satu rancangan kilat di-laksanakan dalam tahun 1967 bagi memenuhi permohonan<sup>2</sup> lama bagi talian ibusawat terus menerus, bilangan pemohon yang masih menunggu tidak dapat di-kurangkan oleh kerana bertambahnya permintaan di-luar dugaan pada penghujung jangka masa Rancangan.

582. Oleh kerana keutamaan di-beri kepada penubuhan sistem<sup>2</sup> talipon, taligrap dan telex antarabangsa, keupayaan perkhidmatan luar negeri telah bertambah. Perhubungan kawat SEACOM telah siap dalam tahun 1967, hasil dari kerjasama antara negara<sup>2</sup> Komenwel. Buat pertama kalinya perkhidmatan perhubungan separoh otomatis yang bermutu tinggi telah dapat di-adakan antara Malaysia dengan Eropah, Amerika Utara, Jepun, Australia, New Zealand dan Hong Kong. Kawat SEACOM juga menghubungkan Malaysia Barat dengan Sabah dan ini membaiki lagi kemudahan<sup>2</sup> antara dua wilayah tersebut.

583. Seteshen satelait bumi yang pertama di-Malaysia telah di-siapkan dalam bulan April, 1970 untuk mula berkhidmat dengan sistem perhubungan satelait sedunia. Ini bukan sahaja membolehkan penerimaan dan pemancaran talivishen antarabangsa di-Malaysia bahkan ia-nya memberi jaminan yang perkhidmatan antarabangsa Malaysia ada keupayaan untuk berkembang mengikut permintaan<sup>2</sup> yang kian bertambah. Satu sistem "troposcatter" mempunyai 48 saluran telah juga di-pasang dalam bulan Oktober, 1970 dan ini membaiki lagi kemudahan<sup>2</sup> perkhidmatan talikom antara Malaysia Barat dan Sarawak.



584. Dalam Rancangan Malaysia Pertama, beberapa rancangan penyiaran radio telah di-siapkan, termasuk pembenaan seteshen<sup>2</sup> pemancar di-Kuantan, Ipoh, Kuala Trengganu, pembenaan seteshen<sup>2</sup> pusat pengawas di-Klang dan juga perkembangan perkhidmatan penyiaran untuk sekolah<sup>2</sup> dan seberang laut. Dengan tersiap-nya rancangan<sup>2</sup> tersebut, penyiaran wilayah telah di-mulakan di-Pulau Pinang, Ipoh, Melaka, Johor Bahru dan Kota Bharu. Masa penyiaran ka-sekolah<sup>2</sup> juga bertambah dari 816 jam dalam tahun 1966 kepada 1,200 jam dalam tahun 1970.

585. Perkhidmatan talivishen telah di-mulakan di-Malaysia Barat pada akhir tahun 1963. Perkhidmatan tersebut di-pancharkan keseluruh wilayah Pantai Barat dari sembilan seteshen. Satu perkhidmatan perhubungan juga telah di-lanjutkan ka-wilayah Kota Bharu dan Kuantan. Rangkaian yang kedua telah di-mulakan pada akhir tahun 1969 menyebabkan bertambah banyak lagi rancangan<sup>2</sup> yang di-kelolakan. Pada masa ini, empat studio talivishen sedang bertugas untuk menghasilkan rancangan<sup>2</sup> tempatan. Ada-lah di-anggarkan sekurang<sup>2</sup>-nya 70% daripada penduduk<sup>2</sup> Malaysia Barat akan dapat menikmati siaran<sup>2</sup> talivishen dan radio yang bermutu.

586. Dalam masa Rancangan Malaysia Pertama, 31 pejabat pos yang baharu telah di-bena, 158 wakil pos dan 18 unit pos bergerak telah di-adakan dan dua pejabat pos besar serta ibu pejabat wilayah telah di-gantikan. Dengan itu, hingga akhir tahun 1970, terdapat 242 pejabat pos, 660 wakil pos dan 72 unit pos bergerak di-Malaysia Barat. Jumlah barang<sup>2</sup> yang di-kendalikan telah bertambah dari 409 juta dalam tahun 1965 kepada 522 juta dalam tahun 1970, ia-itu tambahan sa-banyak 27.6%.

587. Sistem jalan raya di-Malaysia Timor telah di-perluaskan dari 1,740 batu dalam tahun 1965 kepada 2,673 batu dalam tahun 1970, ia-itu satu tambahan sa-banyak 53.6%. Di-Sabah, 462 batu jalan raya telah di-bena dalam masa Rancangan Malaysia Pertama manakala di-Sarawak, 471 batu telah di-bena dalam masa yang sama. Pendaftaran kenderaan di-Sabah bertambah dari 18,400 dalam tahun 1965 kepada lebeh kurang 37,000 dalam tahun 1970, ia-itu tambahan sa-banyak 101%, dan di-Sarawak daripada 17,200 dalam tahun 1965 kepada lebeh kurang 39,300 dalam tahun 1970, satu tambahan sa-banyak 128%.

588. Pengangkutan barang<sup>2</sup> oleh Keretapi Negeri Sabah bertambah dari 57,600 tan dalam tahun 1965 kepada 84,000 tan dalam tahun 1970, ia-itu tambahan sa-banyak 46%. Bilangan penumpang telah kurang dalam masa lima tahun dengan ada-nya persaingan dari sistem pengangkutan lain.



Tetapi oleh sebab tidak ada perhubungan jalan raya di-antara Pantai Barat dan kawasan pendalaman Lembah Pegalan, perkhidmatan keretapi akan terus berjalan antara kedua tempat ini.

589. Bilangan penumpang yang menggunakan lapangan terbang di-Malaysia Timor bertambah dengan kadar 19.1% sa-tahun. Tambahan yang terbesar terdapat di-Sandakan, di-ikuti oleh Kota Kinabalu, Kuching dan sibu.

590. Aktiviti<sup>2</sup> perkapalan melalui pelabuhan<sup>2</sup> di-Malaysia Timor bertambah dengan kadar 8.5% sa-tahun dalam masa Rancangan Malaysia Pertama. Tambahan<sup>2</sup> ini terdapat di-empat pelabuhan<sup>2</sup> terbesar ia-itu Kota Kinabalu, Sandakan, Kuching dan Sibu.

### **III.—RANCHANGAN<sup>2</sup> PEMBANGUNAN DALAM RANCHANGAN MALAYSIA KEDUA**

#### **1. MALAYSIA BARAT**

591. *Tujuan<sup>2</sup>*. Sistem pengangkutan yang murah dan chekap ada-lah penting untok pembangunan ekonomi. Pembangunan sektor pengangkutan dalam Rancangan Malaysia Kedua akan mengikut sistem yang terator, dengan tujuan utama-nya bagi mengadakan satu sistem pengangkutan yang chekap menerusi peranchangan yang di-selaraskan bagi segala sistem pengangkutan yang terdapat. Sektor pengangkutan akan juga memainkan peranan yang penting mengikut Dasar Ekonomi Baharu dengan membuka kawasan baharu untok kemajuan tanah serta menarek aktiviti<sup>2</sup> per-usahaan dan perdagangan ka-kawasan<sup>2</sup> yang kurang maju. Untok men-chapai tujuan<sup>2</sup> ini, perbelanjaan bagi pembangunan akan di-tujukan kepada:

- (i) pembenaan jalan baharu yang akan memberi perhubungan kepada kawasan<sup>2</sup> di-mana tanah akan di-majukan dan peneroka<sup>2</sup> di-tempatkan;
- (ii) memperbaiki jalan<sup>2</sup> raya terutama sekali jalan<sup>2</sup> yang menghubungkan kawasan pengeluaran penting kepada pelabuhan<sup>2</sup>, pasaran<sup>2</sup> serta puncha<sup>2</sup> bekalan bahan<sup>2</sup> mentah;
- (iii) pembangunan pelabuhan, lapangan terbang dan kemudahan<sup>2</sup> yang berkaitan serta ranchangan menambah bilangan kapal kepunyaan sharikat perkapalan kebangsaan; dan
- (iv) memperbaiki kecekapan sistem keretapi untok memenohi keperluan lalu lintas yang di-jangka akan bertambah terutama sekali pengangkutan barang<sup>2</sup> pukal.



592. *Jalan Raya.* Sistem jalan<sup>2</sup> raya di-Malaysia Barat meliputi 10,832 batu jalan<sup>2</sup> raya dan lebih dari 80% dari-nya ia-lah jalan<sup>2</sup> batu. Jalan<sup>2</sup> raya besar yang utama terdiri dari tiga Jalan<sup>2</sup> Raya Persekutuan: Jalan I, panjang-nya 550 batu melalui aliran lalu lintas yang utama di-sepanjang Pantai Barat daripada Johor Bahru hingga Negeri Thai; Jalan II sepanjang 197 batu, menghubungkan Pelabuhan Swettenham di-Pantai Barat dengan Kuantan di-Pantai Timor; dan Jalan III sejauh 237 batu mulai dari Utara Kuantan mengikuti Pantai Timor ka-Kota Bharu. Jalan<sup>2</sup> raya Persekutuan dan Negeri yang lain menghubungkan kawasan<sup>2</sup> bandar yang penting di-daerah<sup>2</sup> pendalaman, ka-pusat<sup>2</sup> kerehatan, pekan<sup>2</sup> kecil di-seluruh negara dan kawasan<sup>2</sup> pengeluaran pertanian.

593. Jalan<sup>2</sup> raya memainkan peranan yang penting dalam sistem pengangkutan di-Malaysia Barat. Ada-lah di-anggarkan 75% daripada jumlah penumpang-batu dan 60% daripada jumlah batu-tan telah menggunakan jalan raya. Dengan meningkat-nya aktiviti<sup>2</sup> sektor<sup>2</sup> ekonomi tertentu yang di-ramalkan, serta tambahan bilangan penduduk dan pendapatan, penggunaan jalan<sup>2</sup> raya di-jangka akan meningkat dengan kadar purata tahunan sa-banyak 9-12%. Untuk menampung keperluan lalu lintas yang akan bertambah, sistem jalan raya yang ada sekarang akan diperbaiki dan di-pertingkatkan mutu-nya. Tambahan<sup>2</sup> kepada jalan raya akan juga di-buat untuk memenuhi kemungkinan<sup>2</sup> permintaan bagi kemudahan<sup>2</sup> pengangkutan di-kawasan<sup>2</sup> yang belum terdapat kemudahan<sup>2</sup> ini. Perbelanjaan bagi pembangunan Jalan Raya dalam Rancangan Malaysia Kedua di-rengkaskan dalam Jadual 12-4.

594. *Rancangan memperbaiki jalan<sup>2</sup> raya.* Mengikut Kajian Pengangkutan Malaysia, lebih kurang 30% daripada sistem jalan<sup>2</sup> Persekutuan dan 45% daripada sistem jalan<sup>2</sup> Negeri ada-lah rendah mutu-nya dari segi luas jalan dan haluan-nya. Rancangan untuk memperbaiki jalan<sup>2</sup> raya melibatkan usaha<sup>2</sup> bagi memperluas, memperkukuh, meninggikan mutu dan menukar haluan jalan<sup>2</sup> serta menggantikan jambatan<sup>2</sup> kayu. Usaha<sup>2</sup> ini di-jalankan di-sepanjang jalan<sup>2</sup> raya Persekutuan yang penting di-mana terdapat lalu lintas yang banyak yang telah atau hampir<sup>2</sup> melebihi keupayaan jalan<sup>2</sup> raya bagi menampung-nya. Sebab<sup>2</sup> ekonomi yang memerlukan rancangan ini di-jalankan ada-lah berdasar terutama sekali kepada maklumat bahawa kos pengguna kenderaan, penyelenggaraan jalan dan masa perjalanan akan dapat di-kurangkan. Kerja<sup>2</sup> memperbaiki ini akan mengutamakan projek<sup>2</sup> yang akan memberi keuntungan berseh yang lebih.



JADUAL 12-4

PERBELANJAAN PEMBANGUNAN JALAN RAYA, MALAYSIA  
BARAT, 1971-75  
(\$ juta)

<i>Membaiki jalan<sup>2</sup> yang ada</i> ... ..	87.0
<i>Perkembangan utama sistem Jalan Persekutuan</i> ... ..	182.9
Jalan Raya Timor-Barat ... ..	65.0
Jalan Kuantan-Segamat ... ..	27.0
Jalan Kuala Lumpur-Karak ... ..	20.0
Memperbaiki dan mengubah haluan Jalan I	58.9
Jalan Rantau Panjang dan Jambatan Golok	5.2
Jalan Telok Anson-Lumut ... ..	6.8
<i>Jalan<sup>2</sup> ka-kawasan Pembangunan<sup>1</sup></i> ... ..	75.0
Jalan <sup>2</sup> di-kawasan Jengka ... ..	12.0
Jalan <sup>2</sup> LKTP ... ..	28.0
Jalan <sup>2</sup> ka-kawasan Pembangunan Johor Tengah dan Tanjong Penggerang ... ..	35.0
<i>Jalan<sup>2</sup> lain</i> ... ..	160.2
Jalan <sup>2</sup> Negeri ... ..	32.0
Jalan <sup>2</sup> luar bandar <sup>2</sup> ... ..	47.1
Jalan <sup>2</sup> perbandaran ... ..	11.6
Pembinaan lintasan <sup>2</sup> Kuala Lumpur ... ..	20.0
Jalan <sup>2</sup> Bandaran Kuala Lumpur dan Petaling Jaya	40.0
Lain <sup>3</sup> ... ..	9.5
<i>Alat<sup>2</sup> dan jentera</i> ... ..	31.0
Jumlah ... ..	<u>536.1</u>

595. *Perkembangan sistem jalan Persekutuan.* Jalan Raya Timor-Barat ada-lah satu daripada projek<sup>2</sup> jalan raya baharu yang terbesar dalam Rancangan Malaysia Kedua. Jalan Raya ini, yang menghubungkan Kelantan dan Pulau Pinang, akan mempercepatkan lagi usaha<sup>2</sup> pembangunan wilayah timor laut Malaysia Barat, kawasan pendalaman di-utara di-sekitar jalan tersebut dan kawasan perusahaan Pulau Pinang-Butterworth. Sebagai sa-bahagian dari sistem Jalan Raya Asia, ia-nya akan menghubungkan tenggara Negeri Thai dengan kawasan barat laut Malaysia Barat. Rancangan utama ia-lah untuk membena jalan sejauh 75 batu untuk menghubungkan Jeli di-Kelantan dengan Kampong Kuala Rui di-Perak.

<sup>1</sup> Peruntukan untuk jalan<sup>2</sup> kecil di-kawasan Pengayeran Muda, berjumlah \$6.2 juta di-tunjokkan dalam Jadual 9-4, Bab IX.

<sup>2</sup> Projek<sup>2</sup> ini akan di-biaya<sup>2</sup> oleh Kerajaan<sup>2</sup> Negeri.

<sup>3</sup> Termasuk \$4.4 juta untuk membaiki Jalan<sup>2</sup> Persekutuan yang rosak akibat banjir.



596. Jalan Raya Kuantan-Segamat, ia-itu satu lanjutan Jalan III ka-selatan dan juga jalan utama ka-wilayah Pahang Tenggara, di-jangka akan memberi kemudahan<sup>2</sup> pengangkutan kepada kawasan<sup>2</sup> kemajuan pertanian dan perhutanan sechara besar<sup>2</sup>an di-wilayah ini. Sebagai sa-bahagian dari sistem Jalan Raya Asia, jalan ini ada-lah 112 batu panjang-nya dan terdiri dari 95 batu jalan baharu dan 17 batu dari Jalan II yang akan di-perbaiki.

597. Projek melurus dan mengalehkan sa-bahagian dari Jalan II Persekutuan sejauh lebeh kurang 55 batu antara Kuala Lumpur dan Karak, ada-lah satu projek yang penting dalam Rancangan. Satu kajian kemungkinan sedang di-jalankan bagi menentukan beberapa aliran yang terdapat supaya satu aliran yang akan memberi faedah berseh ekonomi yang tertinggi dapat di-pilih. Satu lagi projek utama di-Jalan II ia-lah pembenaan jambatan yang baharu merentangi Sungai Pahang di-Temerloh.

598. Satu lagi kajian kemungkinan sedang di-jalankan bagi menentukan kerja<sup>2</sup> membaiki yang di-perlukan di-bahagian<sup>2</sup> tertentu Jalan I Persekutuan. Ini termasuk-lah 14 batu jalan<sup>2</sup> di-bandar Butterworth dan di-kawasan<sup>2</sup> berdekatan dengan-nya, jalan dari Ipoh ka-Changkat Jering di-kawasan<sup>2</sup> sepanjang 47 batu, dan sa-bahagian dari jalan Kuala Lumpur-Seremban dan Kuala Lumpur-Tanjong Malim. Selain daripada projek<sup>2</sup> tersebut, jalan Rantau Panjang-Kota Bharu akan di-perbaiki dan sa-buah jambatan akan di-bena di-Sungai Golok. Dengan terbena-nya jambatan Sungai Golok ini, perhubungan melalui jalan raya antara Selatan Negeri Thai dan Kelantan dapat-lah di-adakan. Jambatan Sungai Golok ini ada-lah satu rancangan kerjasama wilayah ASEAN.

599. *Jalan<sup>2</sup> di-Kawasan<sup>2</sup> Pembangunan.* Projek<sup>2</sup> utama dalam rancangan ini termasuk-lah jalan<sup>2</sup> ka-kawasan Rancangan LKTP dan ka-kawasan<sup>2</sup> pembangunan wilayah yang baharu dan juga jalan<sup>2</sup> dalam kawasan<sup>2</sup> tersebut. Untuk memperchepatkan dan memudahkan kemajuan tanah dan perusahaan sechara besar<sup>2</sup>an dan terator di-wilayah Tanjong Penggerang, Johor Tengah, Pahang Tenggara dan kawasan<sup>2</sup> lain, satu sistem jalan<sup>2</sup> kechil akan di-adakan. Kebanyakan tanah di-wilayah ini tidak akan dapat di-majukan tanpa jalan<sup>2</sup> baharu. Ada-lah di-anggarkan bahawa sepanjang 250 batu jalan<sup>2</sup> kechil di-kehendaki untuk rancangan pembangunan wilayah Pahang Tenggara sahaja, yang mempunyai kawasan seluas 2.4 juta ekar dan akan mempunyai penduduk seramai 400,000 hingga 450,000 apabila siap kelak. Usaha pembangunan wilayah<sup>2</sup> Tanjong Penggerang dan Johor Tengah juga memerlukan sistem jalan<sup>2</sup> kechil yang meluas selain dari jalan<sup>2</sup> utama yang menghubungkan-nya dengan tempat<sup>2</sup> lain.



600. Sa-banyak \$75 juta telah di-peruntokkan bagi jalan<sup>2</sup> tersebut. Jangka masa untuk membena jalan<sup>2</sup> ini dan mutu jalan<sup>2</sup> ini bergantung pada chepat-nya aktiviti<sup>2</sup> pembangunan yang akan di-jalankan di-kawasan<sup>2</sup> itu dan juga jenis<sup>2</sup> aktiviti tersebut.

601. *Jalan<sup>2</sup> lain.* Jenis ini termasuk-lah pembenaan dan kerja<sup>2</sup> meninggikan mutu jalan<sup>2</sup> Negeri dan luar bandar, jalan<sup>2</sup> dalam kawasan perbandaran Kuala Lumpur, Melaka, Pulau Pinang dan Ipoh dan kerja<sup>2</sup> membaiki lintasan<sup>2</sup> di-Kuala Lumpur dan sistem jalan Kuala Lumpur-Petaling Jaya. Bantuan kewangan dari Kerajaan Persekutuan kepada keempat<sup>2</sup> perbandaran tersebut akan menitekberatkan kerja<sup>2</sup> membaiki atau mengalah bahagian<sup>2</sup> jalan yang menjadi hubungan penting kepada sistem jalan raya untuk memberi kemudahan kepada pengguna<sup>2</sup> yang berulang-alek daripada kawasan<sup>2</sup> yang di-majukan ka-jalan<sup>2</sup> besar.

602. Jumlah peruntokan bagi jalan<sup>2</sup> tersebut ia-lah \$160.2 juta. Sa-banyak \$60 juta daripada jumlah ini ada-lah untuk membaiki jalan<sup>2</sup> di-kawasan yang semakin sesak di-Kuala Lumpur dan Petaling Jaya dan sa-jumlah \$47.1 juta ada-lah untuk jalan<sup>2</sup> luar bandar dan jalan<sup>2</sup> kechil yang akan di-biaya<sup>2</sup> oleh Negeri<sup>2</sup> yang tertentu.

603. *Keretapi.* Saperti masa<sup>2</sup> yang lepas, Keretapi Tanah Melayu akan terus memainkan peranan yang penting dalam lapangan pengangkutan. Perkhidmatan Keretapi mengendalikan 18% daripada jumlah berat barang<sup>2</sup> yang di-punggah. Perkhidmatan yang terpenting ia-lah pengangkutan barang<sup>2</sup> pukal antara tempat<sup>2</sup> yang berjauhan. Dalam tahun 1970, ia-nya mengendalikan 50% daripada jumlah pengangkutan tersebut. Ada-lah di-jangka bahawa jumlah ini akan bertambah lagi dalam Rancangan Malaysia Kedua. Pengangkutan barang<sup>2</sup> pada masa hadapan akan di-tumpukan pada barang<sup>2</sup> asas saperti minyak petrol, simen, kayu balak, getah dan susu-getah, minyak kelapa sawit, beras dan baja.

604. Rancangan pemulehan dan pembaharuan yang bertujuan menjadikan perkhidmatan keretapi sebagai satu perusahaan yang berchorak perdagangan dan yang menguntongkan, akan di-laksanakan dalam Rancangan Malaysia Kedua. Pelaboran<sup>2</sup> penting termasuk-lah ranchangan menggunakan enjin<sup>2</sup> disel, menggantikan gerabak<sup>2</sup> keretapi yang lama, membaiki alat<sup>2</sup> isyarat dan perhubungan, jalan<sup>2</sup> keretapi dan bengkel<sup>2</sup> serta meninggikan mutu dan meluruskan jalan keretapi Port Dickson supaya dapat menampung pemunggaan hasil<sup>2</sup> petrol yang di-jangka akan bertambah. Rancangan menggunakan enjin<sup>2</sup> disel ini akan siap dengan sepenoh-nya dalam tahun 1972. Untuk mendapat faedah maksima dari ranchangan enjin<sup>2</sup> disel ini, gerabak<sup>2</sup> baharu dan alat<sup>2</sup> penchantum yang



kuat dan berat ada-lah di-perlukan supaya keretapi yang lebeh panjang dan berat boleh di-gunakan. Selain dari pembaharuan kemudahan<sup>2</sup> dan alat<sup>2</sup> keretapi yang tersebut di-atas, pengurusan dan penggunaan buroh akan di-perbaiki untok memberi perkhidmatan yang lebeh chekap. Untok menchapai tujuan<sup>2</sup> ini, beberapa langkah tertentu yang di-shorkan oleh beberapa kajian mengenai perkhidmatan keretapi akan di-laksanakan. Oleh itu, melalui ranchangan membaiki dan memodenkan kelengkapan dan kemudahan keretapi serta penyusunan sa-mula pengurusan dan buroh, satu perkhidmatan keretapi yang lebeh chekap akan dapat di-adakan. Ranchangan pembangunan yang penting bagi perkhidmatan keretapi dalam Ranchangan Malaysia Kedua di-nyatakan dalam Jadual 12-5.

JADUAL 12-5

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN KERETAPI,  
MALAYSIA BARAT, 1971-75

(\$ juta)

Enjin <sup>2</sup> disel ...	...	...	...	...	...	27.4
Gerabak ...	...	...	...	...	...	30.0
Jalan keretapi dan jambatan	...	...	...	...	...	10.0
Jalan keretapi Port Dickson	...	...	...	...	...	10.0
Kerja <sup>2</sup> membaiki bangsal ...	...	...	...	...	...	2.5
Jentera bengkel ...	...	...	...	...	...	2.0
Sekolah latehan ...	...	...	...	...	...	1.7
Lain <sup>2</sup> ...	...	...	...	...	...	2.1
					Jumlah ...	85.7

605. *Penerbangan Awam.* Dalam masa lima tahun yang lalu bilangan penumpang yang menggunakan lapangan<sup>2</sup> terbang Malaysia Barat telah bertambah dengan kadar 16.4% sa-tahun. Untok memenohi keperluan lalu lintas, lapangan<sup>2</sup> terbang yang ada sekarang dan kemudahan<sup>2</sup> yang berkaitan, termasuk-lah sistem memandu penerbangan, akan di-perbaiki dan mutunya di-pertingkatkan lagi. Untok menjamin perkembangan yang sa-imbang dari segi kemudahan<sup>2</sup> lapangan terbang dan perkhidmatan kapal terbang, satu ranchangan lapangan terbang seluroh negara akan di-jalankan. Selaras dengan ranchangan yang telah di-buat bagi Kota Kinabalu, satu ranchangan panduan yang lengkap sedang di-bentok untok menolong usaha<sup>2</sup> pembangunan lapangan<sup>2</sup> terbang Kuala Lumpur, Pulau Pinang, Kuching dan Sandakan. Kajian<sup>2</sup> untok pembangunan lapangan terbang di-Miri, Tawau, Sibul, Bintulu, Lahad Datu, Kota Bharu dan Ipoh akan juga di-jalankan dalam masa Ranchangan Malaysia Kedua untok kapal<sup>2</sup> terbang jet jarak dekat dan jarak sederhana. Lapangan<sup>2</sup> terbang di-Melaka, Kuantan, Kuala



Trengganu dan Alor Star akan juga di-perbaiki bagi memenuhi keperluan perkhidmatan kapal terbang yang kian bertambah, termasuk perkhidmatan<sup>2</sup> di-waktu malam di-setengah<sup>2</sup> lapangan terbang. Satu lapangan terbang yang baharu akan juga di-bena di-Tebrau, berhampiran dengan Johor Bahru dalam Rancangan Malaysia Kedua untuk kapal terbang jet jarak dekat dan jarak sederhana.

606. Sharikat Penerbangan Malaysia-Singapura sekarang sedang di-bentok sa-mula menjadi dua sharikat penerbangan kebangsaan Malaysia dan Singapura yang berasingan. Dari pertukaran ini satu sharikat penerbangan kebangsaan, Sharikat Penerbangan Malaysia Berhad (SPM) telah ditubuhkan pada awal tahun 1971. SPM akan terus menjalankan dan meluaskan perkhidmatan<sup>2</sup> luar dan dalam negeri. Sebagai permulaan, keutamaan akan di-beri kepada perkhidmatan<sup>2</sup> dalam negeri. Walau bagaimanapun SPM pada peringkat permulaan ini akan juga mengadakan perkhidmatan<sup>2</sup> luar negeri untuk mendapatkan pelanggan<sup>2</sup> yang kian bertambah di-wilayah ini. Malaysia juga akan mengambil alih kawalan lapangan udara-nya dan juga akan bertanggung-jawab mengenai pentadbiran perkhidmatan<sup>2</sup> penerbangan, yang pada masa ini di-tadbirkan oleh Singapura. Rancangan pembangunan bagi penerbangan awam ada-lah di-tunjokkan di-Jadual 12-6.

JADUAL 12-6

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN PENERBANGAN AWAM,  
MALAYSIA BARAT, 1971-75  
(\$ juta)

<i>Lapangan Terbang</i>								
Kuala Lumpur	...	...	...	...	...	...	7.4	
Pulau Pinang	...	...	...	...	...	...	3.7	
Johor	...	...	...	...	...	...	6.3	
Kota Bharu	...	...	...	...	...	...	4.8	
Lapangan <sup>2</sup> terbang lain	...	...	...	...	...	...	1.4	
<i>Alat<sup>2</sup> membantu Perhubungan dan Penerbangan</i>								
Sistem kawalan lalu lintas udara	...	...	...	...	...	...	11.4	
Yunit Radar Pengawas	...	...	...	...	...	...	2.2	
Yunit Ujian Penerbangan	...	...	...	...	...	...	2.7	
Lain <sup>2</sup>	...	...	...	...	...	...	4.9	
<i>Sharikat Penerbangan Malaysia Berhad (SPM)</i>	...	...	...	...	...	...	5.0*	
Jumlah							...	49.8

\* Jumlah ini ia-lah peruntukan permulaan dan ia-nya akan di-tambah apabila rancangan membesarkan SPM siap di-buat.



607. *Sharikat Perkapalan Antarabangsa Malaysia*. SPAM akan memulakan rancangan membanyakkan bilangan kapal<sup>2</sup>-nya supaya dapat menambahkan keupayaan muatan kepada sekurang<sup>2</sup>-nya satu juta tan berat berseh. Untuk memperhepatkan perkembangan dagangan penting di-antara Malaysia Barat dengan Malaysia Timor, SPAM berchadang akan mengadakan perkhidmatan yang kerap. Untuk tujuan ini kapal<sup>2</sup> kecil yang sesuai akan di-beli sebagai sa-bahagian dari rancangan<sup>1</sup> memperbanyakkan kapal<sup>2</sup> seperti yang di-chadangkan.

608. *Pelabohan<sup>2</sup> dan Perkhidmatan Laut*. Supaya eksport dan ekonomi negara dapat berkembang dengan pesat, pelabohan<sup>2</sup> di-negeri ini harus-lah mempunyai keupayaan menampung muatan barang<sup>2</sup> dan lalu lintas yang chukop serta memajukan kemudahan<sup>2</sup> yang berkaitan dengan-nya. Jumlah berat barang<sup>2</sup> yang menggunakan pelabohan<sup>2</sup> di-Malaysia Barat, dan ini tidak termasuk hasil<sup>2</sup> petrol dan bijeh besi, bertambah lebeh kurang 52% dalam masa lima tahun yang lepas. Dua pelabohan yang terbesar di-Malaysia Barat, ia-itu Pelabohan<sup>2</sup> Swettenham dan Pulau Pinang, mengendalikan lebeh kurang tiga perempat daripada perdagangan antarabangsa dan jumlah ini tidak termasuk hasil<sup>2</sup> petrol dan bijeh besi. Dengan pembenaan lima dermaga di-Pulau Pinang, maka dapat pelabohan ini mengendalikan muatan barang<sup>2</sup> dengan memuaskan bagi beberapa tahun yang akan datang. Kerja<sup>2</sup> pembesaran juga sedang di-buat untuk Pelabohan Swettenham dengan menambahkan lagi dermaga<sup>2</sup> sepanjang 2,800 kaki di-Pelabohan Utara yang akan siap dalam tahun 1973. Sebagai tambahan, kemudahan<sup>2</sup> yang ada sekarang di-Pelabohan Selatan juga akan diperbesarkan dengan pembenaan dermaga kapal kecil dan dengan menyatukan dua dermaga yang ada sekarang untuk memenuhi keperluan dagangan barang<sup>2</sup> pukal. Rancangan pembangunan Pelabohan Swettenham dan Pelabohan Pulau Pinang juga akan menitekberatkan keperluan kontener. Rancangan pembangunan Pelabohan Swettenham termasuk-lah dua dermaga kontener yang akan di-lengkapi dengan kemudahan<sup>2</sup> mengendali.

609. Untuk memenuhi keperluan<sup>2</sup> penumpang dan kenderaan jangka panjang antara Pulau Pinang dan Butterworth, satu bentuk hubungan yang tetap akan di-bena. Satu kajian mendalam mengenai kejuruteraan dan ekonomi akan di-jalankan pada awal Rancangan ini untuk menentukan bentuk hubungan tersebut yang sesuai. Perkhidmatan feri yang ada sekarang akan di-perbesarkan bagi memenuhi keperluan pelanggan<sup>2</sup> sebelum hubungan tetap tersebut di-bena dan dapat di-gunakan.

---

<sup>1</sup> Peruntukan di-nyatakan dalam Jadual 11-6 dalam Bab XI.



610. Rancangan memperbaiki pelabohan, termasuk kerja<sup>2</sup> mengorek, akan juga di-jalankan di-pelabohan<sup>2</sup> kecil di-Kuantan dan Kuala Trengganu. Untuk Kuala Trengganu sa-buah jeti akan juga di-bena. Dengan bertambah-nya aktiviti<sup>2</sup> kemajuan tanah di-negeri<sup>2</sup> Pantai Timor, pelabohan<sup>2</sup> tersebut di-jangka akan memainkan peranan yang penting bagi mengendalikan barang<sup>2</sup> pukal seperti minyak kelapa sawit, kayu balak dan hasil<sup>2</sup> minyak petrol. Kemungkinan pembenaan sa-buah pelabohan perdagangan yang besar di-Kuantan juga sedang di-siasat. Kuantan juga akan menjadi pusat bagi aktiviti<sup>2</sup> menangkap ikan yang moden yang di-chadangkan dalam Rancangan Malaysia Kedua. Pembangunan sa-buah pelabohan besar di-Pantai Timor ada-lah sa-bahagian daripada rancangan jangka panjang untuk mempercepatkan serta mempelbagaikan bidang kegiatan<sup>2</sup> ekonomi di-wilayah Pantai Timor; kemungkinan pembenaan sa-buah pelabohan di-Johor juga sedang di-kaji terutama sekali untuk mengendalikan eksport minyak kelapa sawit, kayu balak dan pengeluaran lain dari dua kawasan pembangunan wilayah di-negeri tersebut. Rancangan pembangunan bagi pelabohan<sup>2</sup> dan perkhidmatan<sup>2</sup> laut ada-lah seperti dalam Jadual 12-7.

JADUAL 12-7

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN PELABOHAN DAN PERKHIDMATAN LAUT, MALAYSIA BARAT, 1971-75

(\$ juta)

Pelabohan Swettenham	...	...	...	...	...	68.0
Pelabohan Pulau Pinang*	...	...	...	...	...	18.5
Pelabohan Johor	...	...	...	...	...	19.0
Pelabohan Kuantan ( <i>baharu</i> )	...	...	...	...	...	10.0
Kerja <sup>2</sup> membaiki pelabohan <sup>2</sup> Kuantan dan Kuala Trengganu	...	...	...	...	...	2.3
Pembelian kapal korek	...	...	...	...	...	2.5
Perkhidmatan <sup>2</sup> laut lain	...	...	...	...	...	2.6
				Jumlah	...	<u>122.9</u>

611. *Perkhidmatan talikom.* Rancangan talikom dalam Rancangan Malaysia Kedua ada-lah untuk meluaskan dan membaiki perkhidmatan dalam dan luar negeri. Rangkaian pelanggan, ibusawat otomatis termasuk rangkaian<sup>2</sup> hubungan jauh dan chawangan, akan di-perluaskan untuk memenuhi permintaan<sup>2</sup> yang semakin bertambah bagi mendapatkan perkhidmatan talipon. Sa-banyak \$125 juta atau lebih kurang 56% daripada jumlah

\* Termasuk dalam peruntukan ini ia-lah \$17.5 juta bagi kemajuan perkhidmatan feri dan yang baki-nya ia-lah untuk membeli tanah bagi kemajuan pelabohan Pulau Pinang.



perbelanjaan pembangunan perkhidmatan talipon dalam Ranchangan akan di-peruntokkan bagi tujuan ini. Tambahan jumlah talipon memerlukan perkembangan rangkaian hubungan jauh dan chawangan yang menghubungkan beberapa ibusawat. Untuk tujuan ini, sa-banyak \$55 juta telah di-peruntokkan. Dalam masa Ranchangan, sekurang<sup>2</sup>-nya 130,000 talian ibusawat terus menerus akan di-pasang. Ada-lah di-harapkan jumlah pemohon<sup>2</sup> yang maseh menunggu dapat di-kurangkan dalam tahun 1975. Ranchangan Malaysia Kedua juga mengadakan peruntokan untuk menukar sistem telex sekarang kepada sistem telex otomatis yang akan siap dalam tahun 1972. Peruntokan juga di-buat untuk menambah bilangan pelanggan<sup>2</sup> telex.

612. Perkhidmatan luar negeri juga akan di-perluaskan untuk memenohi permintaan luar negeri yang semakin bertambah dan juga jumlah hubungan dengan negara<sup>2</sup> asing, terutama sekali di-wilayah<sup>2</sup> ASEAN. Jabatan Talikom akan terus memperluaskan ranchangan<sup>2</sup> latehan untuk kakitangan trafik dan teknik pada semua peringkat termasuk kakitangan pengawasan dan pentadbiran. Selain dari itu, satu Bahagian Penyelidekan dan Pembangunan akan di-tubuhkan untuk menjalankan penyelidekan<sup>2</sup> dan kajian<sup>2</sup> yang terus menerus mengenai chara<sup>2</sup> baharu, alat<sup>2</sup> dan sistem baharu yang sedang di-guna dan di-majukan. Kajian juga telah di-buat untuk mengadakan satu sistem kira<sup>2</sup> perdagangan di-Jabatan Talikom untuk pembaharuan pengurusan kewangan. Sistem ini sedang di-laksanakan. Ranchangan pembangunan talikom ada-lah saperti dalam Jadual 12-8.

JADUAL 12-8

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN PERKHIDMATAN TALIKOM,  
MALAYSIA BARAT, 1971-75

(\$ juta)

Rangkaian pelanggan <sup>2</sup>	...	...	...	...	...	64.7
Ibusawat <sup>2</sup> otomatis	...	...	...	...	...	60.3
Rangkaian <sup>2</sup> hubungan jauh dan chawangan	...	...	...	...	...	55.0
Sistem <sup>2</sup> taligrap dan telex	...	...	...	...	...	17.7
Perkhidmatan <sup>2</sup> perhubungan satelait antarabangsa dan luar negeri	...	...	...	...	...	5.8
Perkhidmatan <sup>2</sup> radio	...	...	...	...	...	3.6
Latehan dan penyelidekan	...	...	...	...	...	3.2
Lain <sup>2</sup>	...	...	...	...	...	12.6
				Jumlah	...	<u>222.9</u>



613. *Perkhidmatan Pos.* Untuk mengendalikan jumlah surat yang semakin bertambah dalam masa Ranchangan, dan untuk meluaskan perkhidmatan pos ka-kawasan<sup>2</sup> baharu, kemudahan<sup>2</sup> yang ada sekarang akan di-perbaiki. Perkhidmatan pos akan di-adakan di-kawasan<sup>2</sup> baharu, berasaskan perkara<sup>2</sup> berikut: mengadakan wakil<sup>2</sup> pos di-kampong<sup>2</sup> yang mempunyai penduduk<sup>2</sup> sehingga 1,000 orang, pejabat<sup>2</sup> pos di-pekan<sup>2</sup> yang mempunyai seramai 3,000 orang atau lebih dan pejabat pos atau unit pos bergerak ka-pekan<sup>2</sup> yang mempunyai kurang dari 3,000 orang. Jumlah perbelanjaan pembangunan bagi perkhidmatan pos ada-lah sa-banyak \$15.2 juta.

614. *Penyiaran.* Penyiaran radio dan talivishen memainkan peranan yang penting untuk membena negara terutama sekali untuk memupok perpaduan negara dan chita<sup>2</sup> yang terkandung dalam *Rukunegara*, dan mengubah sikap lama yang tidak menguntongkan pembangunan negara. Projek<sup>2</sup> dalam Ranchangan Malaysia Kedua termasuk-lah kerja<sup>2</sup> menyiapkan bangunan radio di-Angkasapuri, penubohan instituit latehan penyiaran, seteshen pemancar tambahan untuk Malaysia Barat dan mengadakan kemudahan<sup>2</sup> di-pusat talivishen Kuala Lumpur.

615. *Perkhidmatan kajichuacha.* Dalam Ranchangan Malaysia Kedua, sistem<sup>2</sup> radar amaran ribut di-Kuantan dan Mersing di-Pantai Timor, dan Kuala Lumpur di-Pantai Barat akan di-adakan. Sistem ini akan membolehkan ramalan tepat dan chepat di-buat mengenai hujan lebat bagi kawasan<sup>2</sup> yang membimbangkan supaya amaran ribut dapat di-keluarkan dengan segera kepada penduduk<sup>2</sup> di-kawasan<sup>2</sup> yang selalu di-timpa banjir.

616. Seteshen radar mengesan angin akan juga di-adakan di-Kuala Lumpur untuk memperbaiki ramalan chuacha bagi penerbangan. Seteshen ini akan di-lengkapkan dengan alat<sup>2</sup> pemancar balek yang di-terbangkan oleh belon untuk membolehkan penyukatan tekanan udara atas, hawa dan lembab setinggi lebih dari 100,000 kaki. Ranchangan pembangunan bagi perkhidmatan pos, penyiaran dan kajichuacha ada-lah saperti dalam Jadual 12-9.

JADUAL 12-9

PERUNTOKAN BAGI PERKHIDMATAN POS, PENYIARAN  
DAN PERKHIDMATAN KAJICHUACHA, MALAYSIA BARAT,  
1971-75  
(\$ juta)

Perkhidmatan pos	...	...	...	...	...	...	15.2
Radio	...	...	...	...	...	...	28.3
Talivishen	...	...	...	...	...	...	17.4
Perkhidmatan kajichuacha	...	...	...	...	...	...	3.5
						Jumlah	64.4



## 2. MALAYSIA TIMOR

617. *Tujuan*<sup>2</sup>. Sabah dan Sarawak tidak mempunyai penduduk<sup>2</sup> yang ramai. Bilangan purata penduduk<sup>2</sup> bagi tiap<sup>2</sup> satu batu persegi di-kedua<sup>2</sup> negeri tersebut ada-lah kurang daripada 20 orang. Kedua<sup>2</sup> negeri ini mempunyai kelompok<sup>2</sup> penduduk yang ramai dan aktiviti<sup>2</sup> ekonomi selain daripada pertanian, kebanyakan-nya terdapat di-kawasan<sup>2</sup> pelabohan. Perbelanjaan untuk memajukan kemudahan<sup>2</sup> infrastruktur, terutama jalan<sup>2</sup> raya, ada-lah tinggi di-sebabkan terdapat-nya penduduk<sup>2</sup> dan pengeluaran<sup>2</sup> di-tempat<sup>2</sup> yang terpenchil serta keadaan alam yang sukar. Kedua<sup>2</sup> negeri tersebut lebeh bergantung kepada pengangkutan udara dan ayer serta sistem perhubungan untuk mengekalkan hubungan sosial dan ekonomi antara kelompok<sup>2</sup> penduduk yang terdapat.

618. Pembangunan pengangkutan dan perhubungan di-Malaysia Timor ada-lah bertujuan untuk mengambil kesempatan bagi menggunakan puncha<sup>2</sup> pengeluaran negara dan memudahkan pembangunan ekonomi serta menyatu-padukan masharakat. Dalam sektor pengangkutan, keutamaan akan di-beri untuk membaiki serta meluaskan pelabohan<sup>2</sup> dan lapangan<sup>2</sup> terbang, dan juga membena jalan<sup>2</sup> kecil. Pelaburan untuk jalan<sup>2</sup> besar yang utama yang menghubungkan pusat<sup>2</sup> penduduk yang terpenchil akan di-ranchangkan dengan teliti dan di-laksanakan sechara berperingkat<sup>2</sup> supaya ia-nya dapat mengekalkan persimbangan yang baik antara keperluan<sup>2</sup> sosial dan ekonomi dengan kesemua puncha<sup>2</sup> pengeluaran yang terdapat.

619. *Jalan Raya*. Panjang-nya jalan<sup>2</sup> raya di-Malaysia Timor ia-lah 2,673 batu, 1,735 batu daripada-nya ada-lah di-Sabah dan 938 batu di-Sarawak. Di-Sarawak, jalan yang penting sekali ia-lah yang menghubungkan Kuching dengan Sibul. Bahagian<sup>2</sup> yang lain dari sistem jalan raya di-Sarawak terdiri dari bahagian<sup>2</sup> yang pendek di-sekitar<sup>2</sup> berdekatan dengan Bintulu, jalan yang menghubungkan Miri dan Batu Niah dan di-sekitar<sup>2</sup> kawasan Limbang dan Lawas. Di-Sarawak, lalu lintas tidak-lah begitu sesak kechuali di-Kawasan Kuching. Kebanyakan jalan<sup>2</sup> raya di-Sarawak mempunyai lalu lintas harian purata kurang dari 1,000 kenderaan dan sa-bahagian jalan tersebut telah di-bena mengikut mutu yang rendah, termasuk-lah bahagian lama antara Kuching dan Serian yang sekarang menjadi bertambah sebok.

620. Rangkaian jalan<sup>2</sup> raya di-Sabah ada-lah lebeh luas dari di-Sarawak. Sistem asas di-negeri itu terdiri dari jalan Pantai Barat yang menghubungkan hampir semua pusat<sup>2</sup> penduduk yang penting di-sepanjang Pantai Barat; jalan besar yang penting di-Timor Banjaran Crocker antara Tomani dan Patau; sa-bahagian dari Jalan Raya Timor-Barat antara Sandakan dan Telupid dan satu sistem jalan antara Tawau dan Lahad Datu. Peruntukan bagi pembangunan jalan<sup>2</sup> raya di-rengkaskan dalam Jadual 12-10.



JADUAL 12-10

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN JALAN RAYA  
MALAYSIA TIMOR, 1971-75

						(\$ juta)		
						<i>Sabah</i>	<i>Sarawak</i>	<i>Jumlah</i>
Jalan <sup>2</sup> besar	...	...	...	...	...	85.8	24.2	110.0
Memperbaiki jalan <sup>2</sup> pekan*	...	...	...	...	...	14.4	27.8	42.2
Jalan kecil dan jalan di-sekitar kawasan pembangunan*	...	...	...	...	...	22.3	11.8	34.1
Alat <sup>2</sup> dan jentera	...	...	...	...	...	4.7	26.8	31.5
Lain <sup>2</sup>	...	...	...	...	...	1.2	1.0	2.2
Jumlah						128.4	91.6	220.0

621. *Jalan<sup>2</sup> Besar dan Jalan<sup>2</sup> Bandar.* Jalan<sup>2</sup> raya dan jalan<sup>2</sup> di-bandar akan di-perbaiki dan di-pertingkatkan mutu-nya di-tempat<sup>2</sup> yang mempunyai lalu lintas yang banyak dan yang akan mendatangkan keuntungan ekonomi. Berasaskan kepada anggaran<sup>2</sup> bilangan penduduk, pengeluaran dan jumlah kenderaan, lalu lintas jalan raya di-jangka akan bertambah di-antara 9% hingga 15% sa-tahun di-Sarawak dan di-Sabah.

622. Jalan<sup>2</sup> yang mutu-nya perlu di-tinggikan dan di-baiki termasuk-lah bahagian<sup>2</sup> jalan Kota Kinabalu-Papar-Beaufort dan bahagian antara Kota Belud dan Sikuati di-sepanjang Pantai Barat Sabah dan jalan besar yang ada sekarang di-Lembah Pegalan serta jalan<sup>2</sup> di-kawasan Tawau dan Sandakan. Di-Sarawak, jalan<sup>2</sup> penting yang perlu di-baiki termasuk-lah jalan<sup>2</sup> Kuching-Sibu dan Miri-Bintulu.

623. *Jalan<sup>2</sup> di-Sekitar Kawasan Pembangunan dan Jalan<sup>2</sup> Kecil.* Satu sistem jalan<sup>2</sup> di-kawasan pembangunan dan jalan<sup>2</sup> kecil akan di-perluaskan untuk memenohi keperluan<sup>2</sup> pembangunan pertanian dan tanah penempatan penduduk<sup>2</sup>. Kebanyakan jalan<sup>2</sup> kecil tersebut terletak di-Bahagian<sup>2</sup> Satu, Dua dan Empat di-Sarawak dan di-kawasan<sup>2</sup> Tawau, Lahad Datu dan Sandakan di-Sabah. Rancangan pembangunan jalan<sup>2</sup> kecil berjumlah \$22.3 juta untuk Sabah dan \$11.8 juta untuk Sarawak yang akan di-biaya<sup>2</sup> oleh kedua<sup>2</sup> negeri tersebut.

624. *Keretapi.* Keretapi negeri Sabah, ia-itu satu chara perhubungan pengangkutan darat yang terdapat antara Lembah Pegalan dengan Pantai Barat akan terus berkhidmat untuk kegunaan pengangkutan barang<sup>2</sup> dan penumpang sehingga sa-batang jalan untuk semua musim selesai di-bena melintasi Banjaran Crocker. Untuk menjamin perkhidmatan yang chekap, alat<sup>2</sup> dan kemudahan keretapi akan di-permodenkan. Pelaboran<sup>2</sup> yang

\* Akan di-biaya<sup>2</sup> oleh Kerajaan Negeri.



terpenting termasuk-lah projek menggunakan enjin<sup>2</sup> disel, menukar gerabak yang lama, memperbaiki jalan<sup>2</sup> keretapi dan bengkel<sup>2</sup>. Perbelanjaan sebanyak \$8 juta di-chadangkan dalam masa Rancangan Malaysia Kedua.

625. *Penerbangan Awam*. Jumlah penumpang udara di-lapangan<sup>2</sup> terbang terpenting di-Malaysia Timor telah bertambah dengan kadar 12.2% dalam masa 5 tahun yang lepas. Sebagaimana yang di-chatitkan terdahulu, satu rancangan panduan yang lengkap telah pun di-siapkan untuk Kota Kinabalu dan kajian yang sama akan juga di-laksanakan untuk lapangan<sup>2</sup> terbang Kuching dan Sandakan. Lapangan<sup>2</sup> terbang Sandakan dan Kota Kinabalu akan di-majukan untuk memenohi keperluan kapal terbang jet jarak sederhana dan jarak jauh. Lapangan<sup>2</sup> terbang kecil serta padang<sup>2</sup> kapal terbang luar bandar akan di-perbaiki di-kawasan<sup>2</sup> yang tidak mempunyai kemudahan<sup>2</sup> pengangkutan darat yang chukop.

626. Untuk memenohi keperluan<sup>2</sup> kemajuan aktiviti<sup>2</sup> penerbangan di-Malaysia Timor, kemudahan<sup>2</sup> perhubungan dan alat<sup>2</sup> memandu kapal terbang di-udara yang ada sekarang akan di-perbesarkan dan di-perbaiki di-semua lapangan terbang. Satu sistem VOR/DME baharu akan di-pasang di-Sandakan dan Sibul, manakala satu sistem mendarat dengan alat (ILS) akan di-pasang di-lapangan terbang Kota Kinabalu. Lapangan<sup>2</sup> terbang kecil dan padang kapal terbang luar bandar juga akan di-lengkapi dengan lampu<sup>2</sup> MF dan kemudahan<sup>2</sup> AFTN. Rancangan pembangunan untuk penerbangan awam di-Malaysia Timor ada-lah seperti di-Jadual 12-11.

JADUAL 12-11

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN PENERBANGAN AWAM,  
MALAYSIA TIMOR, 1971-75  
(\$ juta)

<i>Lapangan Terbang</i>							
Kota Kinabalu	...	...	...	...	...	...	27.9
Sandakan	...	...	...	...	...	...	10.3
Kuching	...	...	...	...	...	...	7.6
Sibu	...	...	...	...	...	...	0.5
Perkhidmatan <sup>2</sup> udara luar bandar	...	...	...	...	...	...	1.0
<i>Alat<sup>2</sup> Memandu Penerbangan</i>							
Kerja membaiki alat <sup>2</sup> penerbangan	...	...	...	...	...	...	3.3
Radio <sup>2</sup> untuk perkhidmatan <sup>2</sup> udara luar bandar	...	...	...	...	...	...	0.2
Radar pengesan penerbangan awam dan ILS	...	...	...	...	...	...	2.9
Lain <sup>2</sup>	...	...	...	...	...	...	5.3
						Jumlah	59.0



627. *Pelabohan<sup>2</sup> dan Perkhidmatan<sup>2</sup> laut.* Dua pelabohan utama di-Sabah, ia-itu di-Kota Kinabalu dan Sandakan akan di-perbesarkan dalam masa Rancangan Kedua. Pelabohan yang baharu akan di-bena di-Sandakan, ia-itu di-Tanjong Pavitt. Walau pun keupayaan dermaga<sup>2</sup> di-Sandakan adalah menchukopi untuk memenuhi permintaan sekarang, keadaan dermaga tersebut memerlukan pembenaan struktur yang chepat. Anggaran lalu lintas menunjukkan bahawa pelabohan ini akan melebihi keupayaan yang chukop dalam tahun 1972 dari segi berat muatan. Rancangan untuk membesarkan pelabohan ini termasuklah pembenaan dermaga<sup>2</sup> baharu bersama<sup>2</sup> dengan kemudahan<sup>2</sup> bersangkutan yang di-perlukan. Pelabohan Kota Kinabalu, yang sedang memberi perkhidmatan yang berkesan, juga akan di-perbesarkan dengan membena dermaga tambahan.

628. Dalam tahun 1968 Lembaga Pelabohan Sabah telah di-bentok dan pelabohan yang pertama di-tadbirkan oleh Lembaga tersebut ia-lah pelabohan Kota Kinabalu. Tujuan Lembaga ini ia-lah untuk memperluaskan kawasan pentadbiran-nya, meliputi semua pelabohan<sup>2</sup> di-Sabah.

629. Di-Sarawak, pelabohan Sibul akan di-perbesarkan lagi dengan tambahan dermaga sepanjang 1,000 kaki. Tambahan ini ada-lah perlu oleh sebab pelabohan sekarang telah menchapai peringkat keupayaan optima. Tugas<sup>2</sup> mentadbir dan kerja<sup>2</sup> di-pelabohan Sibul ada-lah menjadi tanggung-jawab Lembaga Pelabohan Rajang yang telah di-tubuhkan oleh Kerajaan Negeri dalam tahun 1969. Kemudahan<sup>2</sup> yang ada sekarang di-pelabohan Kuching di-Tanah Puteh tidak dapat di-perluaskan lagi untuk memenuhi keperluan<sup>2</sup> di-masa hadapan kerana masalah perayeran yang sempit. Oleh itu sa-buah pelabohan yang baharu akan di-bena di-Tanjong Pending yang mempunyai perayeran yang lebeh dalam. Kerja<sup>2</sup> pembenaan di-pelabohan tersebut akan bermula pada akhir tahun 1971. Kemungkinan untuk membena pelabohan besar yang baharu di-Bahagian Empat Sarawak akan di-siasat dalam kajian pembangunan wilayah Lambir-Subis.

630. Beberapa dermaga kechil dan jeti yang terdapat di-sepanjang sungai<sup>2</sup> terutama sekali di-Sarawak, akan juga di-perbaiki untuk memudahkan pengangkutan barang<sup>2</sup> dan penduduk<sup>2</sup>. Rancangan pembangunan pelabohan dan perkhidmatan laut untuk Rancangan Malaysia Kedua di-rengkaskan dalam Jadual 12-12.



JADUAL 12-12

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN PELABOHAN DAN PERKHIDMATAN LAUT, MALAYSIA TIMOR, 1971-75

(\$ juta)

Kota Kinabalu ... ..	22.6
Sandakan ... ..	27.6
Kuching ... ..	20.0
Sibu ... ..	14.8
Pelabohan <sup>2</sup> kecil ... ..	10.4
Perkhidmatan <sup>2</sup> laut ... ..	11.5
Jumlah ...	106.9

631. *Perhubungan.* Kebanyakan kemudahan<sup>2</sup> perhubungan di-Malaysia Timor hanya terdapat di-pekan<sup>2</sup> dan di-pelabohan<sup>2</sup> di-sepanjang pantai, kerana di-tempat<sup>2</sup> ini sahaja-lah terdapat penduduk<sup>2</sup>, perniagaan dan pusat<sup>2</sup> pentadbir berkumpul.

632. Dalam Rancangan Malaysia Kedua, sistem perkhidmatan talikom di-Malaysia Timor akan di-perluaskan ka-beberapa kawasan yang belum mempunyai perkhidmatan tersebut di-kedua<sup>2</sup> negeri. Perhubungan gelombang mikro yang menghubungkan Kuching, Simanggang dan Sibu di-jangka akan di-mulakan dalam akhir tahun 1971. Keupayaan yang lebih besar untuk menghubungkan pekan<sup>2</sup> yang besar di-Sabah dan peringkat pertama hubungan yang baharu antara Sabah dan Sarawak akan di-adakan dalam masa Rancangan Malaysia Kedua. Ini akan di-beri keutamaan yang tinggi sebagai sa-bahagian dari strategi pembangunan sistem pengangkutan dan perhubungan Malaysia Timor.

633. Perkhidmatan Pos juga akan di-perluaskan dengan membena pejabat<sup>2</sup> pos baharu di-Kuching, Miri, Kapit, Binatang, Padungun dan Simunjan di-Sarawak dan di-beberapa daerah di-Sabah seperti Likas, Kuala Penyu dan Sipitang. Selaras dengan itu, rancangan pembangunan bagi penyiaran akan di-perluaskan untuk memberi khidmat yang lebih luas. Perkhidmatan talivishen sedang di-mulakan di-Sabah. Perbelanjaan pembangunan bagi perhubungan dalam Rancangan Malaysia Kedua di-bentangkan dalam Jadual 12-13.



JADUAL 12-13

PERUNTOKAN PEMBANGUNAN BAGI PERHUBONGAN,  
MALAYSIA TIMOR, 1971-75

(\$ juta)

	Sabah	Sarawak	Jumlah
<i>Perkhidmatan Talikom</i> ... ..	38.4	37.0	75.4
Hubongan panggilan jauh dan chawangan ... ..	15.0	12.2	27.2
Ibusawat <sup>2</sup> otomatis ... ..	9.4	8.0	17.4
Rangkaian pengguna <sup>2</sup> ... ..	4.1	8.1	12.2
Perkhidmatan radio dan taligrap ... ..	1.0	3.1	4.1
Lain <sup>2</sup> ... ..	8.9	5.6	14.5
<i>Talivishen</i> ... ..	19.6	—	19.6
<i>Radio</i> ... ..	6.0	7.9	13.9
<i>Perkhidmatan pos</i> ... ..	1.5	2.3	3.8
Jumlah ... ..	65.5	47.2	112.7

IV.—PERANCHANGAN DAN PENYELARASAN PENGANGKUTAN

634. Pengangkutan ada-lah satu unsur penting dalam hampir<sup>2</sup> kesemua aspek pembangunan. Ia-nya tidak dapat di-pisahkan dari ranchangan pelaburan<sup>2</sup> bagi pertanian, perusahaan dan sektor<sup>2</sup> lain. Jika masalah<sup>2</sup> pengangkutan di-asingkan dari masalah<sup>2</sup> lain, kesilapan yang merugikan mungkin di-alami oleh sesuatu projek dari segi pemilehan masa, tempat dan reka bentok-nya. Ini selalu-nya mengurangkan sumbangan sektor pengangkutan kepada kemajuan<sup>2</sup> ekonomi dan sosial.

635. Jabatan<sup>2</sup> Kerajaan yang utama yang terlibat terus menerus dalam peranchangan dan penyelarasan pengangkutan ia-lah Bahagian Peranchang Ekonomi di-Jabatan Perdana Menteri, Kementerian Pengangkutan dan Kementerian Kerja Raya, Pos dan Talikom. Tugas Bahagian Peranchang Ekonomi ia-lah menyelaraskan dan menyatukan ranchangan<sup>2</sup> sektor, termasuklah sektor pengangkutan, dan bukan sebagai penaja ranchangan<sup>2</sup> tersebut. Kementerian Pengangkutan ada-lah satu badan yang meranchang dan membuat dasar<sup>2</sup> pengangkutan. Tugas<sup>2</sup>-nya ia-lah menyelaraskan pembangunan kemudahan<sup>2</sup> dan perkhidmatan<sup>2</sup> pengangkutan supaya menjadikan-nya satu sistem yang chekap. Untuk menentukan pelaksanaan tugas<sup>2</sup>-nya dengan berkesan, unit peranchangan dan penyelidekan telah di-tubuhkan di-Jabatan<sup>2</sup> tersebut, seperti Keretapi Tanah Melayu dan Lembaga<sup>2</sup> Pelabohan. Yunit<sup>2</sup> tersebut ada-lah bertanggung-jawab untuk mengumpul data<sup>2</sup> mengikut chorak pengangkutan masing<sup>2</sup> yang akan di-gunakan dalam kerja<sup>2</sup> meranchang dan membentok dasar<sup>2</sup>, menentukan



dan menyediakan projek<sup>2</sup> serta, dengan chara terus menerus, menganalisa chorak pengangkutan untok menentu dan menilai perubahan<sup>2</sup> besar dalam keperluan<sup>2</sup> pengangkutan. Laporan<sup>2</sup> yang terator akan di-kemukakan dari masa kesemasa oleh yunit<sup>2</sup> ini kapada Kementerian Pengangkutan.

636. Dengan sechara langsung, Kementerian Pengangkutan ada-lah bertanggung-jawab mengenai segala dasar pembangunan pengangkutan udara, ayer, dan jalan. Pembentokan dan peranchangan ranchangan<sup>2</sup> pembangunan jalan raya ada-lah menjadi tugas Yunit Peranchang Jalan di-Jabatan Kerja Raya, Kementerian Kerja Raya, Pos dan Talikom. Kerjasama yang rapat serta perundingan antara Bahagian Peranchang Ekonomi, Kementerian Kerja Raya, Pos dan Talikom serta Kementerian Pengangkutan akan di-adakan untok mewujudkan sistem pengangkutan yang lengkap, di-persatukan dan chekap. Selain dari itu, Jawatankuasa Kabinet mengenai Perhubungan yang di-ketuai oleh Timbalan Perdana Menteri telah di-tubuhkan dalam tahun 1970 untok mengkaji dan mengarah pelaksanaan dasar<sup>2</sup> dan peranchangan pengangkutan.

#### **V.—DASAR<sup>2</sup> PENGANGKUTAN YANG UTAMA**

637. Pembenaan kemudahan<sup>2</sup> pengangkutan akan di-selaraskan dengan langkah<sup>2</sup> yang akan di-ambil bagi menggunakan kemudahan<sup>2</sup> tersebut. Tindakan<sup>2</sup> sedang di-ambil mengenai beberapa dasar pengangkutan yang di-shorkan oleh Kajian Pengangkutan Malaysia. Perkara<sup>2</sup> ini ada-lah bersangkutan dengan:

- (i) dasar melesen pengangkutan jalan raya yang lengkap untok menentukan keupayaan pengangkutan jalan yang chukup dan penggunaan-nya yang chekap;
- (ii) satu chorak chukai penggunaan jalan yang selaras dengan tujuan<sup>2</sup> umum sosio-ekonomi Kerajaan untok membahagikan dengan adil faedah<sup>2</sup> perkembangan ekonomi dan mempercepatkan pembangunan kawasan<sup>2</sup> yang kurang penduduk dan juga yang kurang maju di-negeri ini;
- (iii) chorak tarif keretapi baharu yang lebeh selaras dengan kos mengangkut beberapa jenis barang<sup>2</sup>; dan
- (iv) langkah<sup>2</sup> yang tertentu untok memberi galakan kapada orang<sup>2</sup> Melayu dan bumiputra<sup>2</sup> yang lain mengambil bahagian dalam perusahaan pengangkutan.



638. Dua Jawatankuasa telah di-tubuhkan oleh Kerajaan untuk melaksanakan perkara<sup>2</sup> di-atas. Bagi kerja melesen kenderaan jalan raya, langkah<sup>2</sup> sedang di-ambil untuk mengubah Undang<sup>2</sup> Lalu Lintas Jalan Raya dan undang<sup>2</sup> yang berthabit dengan-nya untuk menentukan bahawa syarat<sup>2</sup> batasan yang bersangkutan dengan keupayaan, haluan dan barang<sup>2</sup> yang di-bawa akan memudahkan pembangunan yang waras dan pelaksanaan perusahaan pengangkutan jalan raya yang chekap.

639. Chorak chukai sekarang bagi kegunaan jalan<sup>2</sup> raya merugikan perkhidmatan bas<sup>2</sup> kecil dan bas<sup>2</sup> yang memberi khidmat di-kawasan<sup>2</sup> yang tidak mempunyai banyak penumpang. Oleh kerana ini adalah keadaan sa-benar yang terdapat di-kawasan<sup>2</sup> luar bandar, chorak<sup>2</sup> chukai tersebut tidak sejajar dengan tujuan<sup>2</sup> untuk membahagikan dengan lebeh luas kegiatan<sup>2</sup> ekonomi dan juga faedah<sup>2</sup> pembangunan kepada kawasan<sup>2</sup> luar bandar. Kajian<sup>2</sup> sedang di-jalankan untuk mengadakan maklumat yang chukop untuk mengkaji chorak chukai bagi kegunaan jalan.

640. Sa-jajar dengan dasar Ekonomi Baharu Kerajaan, penyertaan orang<sup>2</sup> Melayu dan kaum<sup>2</sup> bumiputra yang lain dalam pengangkutan jalan raya akan di-majukan dengan lanchar-nya. Selain dari langkah<sup>2</sup> yang telah di-ambil, Kerajaan akan menubuhkan Sharikat Pengangkutan Kebangsaan (SPK), di-bawah naungan MARA yang akan mengadakan latehan<sup>2</sup> yang perlu, nasehat<sup>2</sup> teknik dan kemudahan<sup>2</sup> pinjaman.

641. Bagi mengadakan kemudahan<sup>2</sup> pengangkutan kontener dalam negeri, sa-buah sharikat bernama Sharikat Pengangkutan Kontener Kebangsaan akan di-tubuhkan yang akan di-sertai oleh SPAM, MARA, Bumi Rel dan PERNAS. Sharikat ini akan bertanggung-jawab bagi mengendalikan semua pengangkutan kontener di-Malaysia Barat.

## **VI.—PEMBIAYAAN RANCHANGAN<sup>2</sup> PENGANGKUTAN DAN PERHUBONGAN**

642. Wang dari luar negeri memainkan peranan yang penting untuk membiayai ranchangan<sup>2</sup> pembangunan pengangkutan dan perhubungan oleh kerana terdapat banyak-nya unsor<sup>2</sup> wang tukaran asing. Beberapa projek dalam Ranchangan Malaysia Kedua akan di-biaya<sup>2</sup> oleh puncha<sup>2</sup> luar saperti Bank Dunia, Bank Pembangunan Asia dan bantuan<sup>2</sup> melalui perjanjian<sup>2</sup> antara dua pihak. Ada-lah di-anggarkan bahawa pembiayaan luar negeri akan membiayai 40% daripada ranchangan<sup>2</sup> pembangunan, pengangkutan dan perhubungan.



JADUAL 12-14

PERUNTOKAN BAGI PENGANGKUTAN DAN PERHUBONGAN,  
1971-75

(\$ juta)

						<i>Malaysia Barat</i>	<i>Sabah</i>	<i>Sarawak</i>	<i>Malaysia</i>
<i>Pengangkutan</i>	...	...	...	...	...	794.5	243.3	150.6	1,188.4
Jalan <sup>2</sup> <sup>1</sup>	...	...	...	...	...	536.1	128.4	91.6	756.1
Keretapi	...	...	...	...	...	85.7	8.0	—	93.7
Pelabohan <sup>2</sup>	...	...	...	...	...	122.9	60.3	46.6	229.8
Penerbangan awam	...	...	...	...	...	49.8	46.6	12.4	108.8
<i>Perhubungan</i>	...	...	...	...	...	287.3	65.5	47.2	400.0
Perkhidmatan talikom	...	...	...	...	...	222.9	38.4	37.0	298.3
Perkhidmatan pos	...	...	...	...	...	15.2	1.5	2.3	19.0
Penyiaran	...	...	...	...	...	45.7	25.6	7.9	79.2
Perkhidmatan kajichuacha	...	...	...	...	...	3.5	—	—	3.5
					Jumlah	1,081.8	308.8	197.8	1,588.4

<sup>1</sup> Termasuk alat<sup>2</sup> dan jentera JKR.

<sup>2</sup> Termasuk perkhidmatan<sup>2</sup> laut.