

TERUSAN KRA: APA NASIB SELAT MELAKA?

Oleh DR. MOHD. HAZMI MOHD. RUSLI dan DR. RAHMAT MOHAMAD

BARU-BARU ini, kerajaan Thailand mengumumkan kembali projek Terusan Kra. Apakah akan terjadi pada Selat Melaka sekiranya terusan ini mula beroperasi? Adakah ekonomi Malaysia akan terjejas?

Selat Melaka kini menampung aktiviti perkapalan berkapasiti tinggi dan jumlah ini dijangka meningkat dalam masa 10 tahun akan datang. Selat ini yang kedua tersibuk di dunia setelah Selat Dover di Alur Inggeris, laluan perkapalan yang sangat penting di Eropah. Peningkatan aktiviti perkapalan ini telah mencetuskan idea untuk menemukan jalan maritim alternatif penghubung Timur dan Barat. Idea untuk mengorek tanah sempit di utara Semenanjung Melayu, yang lebih dikenali sebagai Segenting Kra telah lama dicadangkan - namun bolehkah cadangan itu dilaksanakan?

Sebagai jalan maritim yang penting, Selat Melaka memainkan peranan utama dalam menjana keperluan perdagangan sedunia sehingga memberikan impak kepada kelestarian alam sekitar marin selat ini. Projek Terusan Kra yang dicadangkan ini boleh berfungsi sebagai jalan perkapalan alternatif yang bakal merubah industri perkapalan di rantau ini.

Asia Tenggara adalah rantau luas yang merangkumi tanah besar Indo-China dan kepulauan Melayu. Lokasinya yang strategik menggalakkan pertumbuhan kota-kota pelabuhan sebelum dan semasa zaman penjajahan serta setelah negara-negara Asia Tenggara mencapai kemerdekaan. Palembang, Melaka, Langkasuka adalah kota-kota perintis yang telah mencipta reputasi sebagai pelabuhan Melayu awal yang ulung. Zaman penjajahan Eropah menyaksikan kemunculan kota-kota pelabuhan seperti Singapura, Batavia dan Pulau Pinang menempatkan diri sebagai pelabuhan utama di rantau ini.

Kini, Singapura kekal sebagai pelabuhan terkemuka dunia dengan Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) ditempatkan sebagai dua pelabuhan tersibuk di sepanjang Selat Melaka.

Seawal 1677, Raja Narai yang menguasai Siam mempunyai visi untuk membina terusan yang menembusi Segenting Kra bagi memendekkan jarak perjalanan perkapalan tanpa perlu mengelilingi Semenanjung Melayu. Rancangan ini menemui jalan buntu kerana kerajaan Siam tidak memiliki dana untuk menampung kos pembinaannya serta tiada kepakaran teknologi untuk meneruskan projek ini. Projek ini namun tidak pernah dibatalkan.

Apabila British bertapak di Singapura pada 1819, pulau tersebut ditransformasikan daripada sebuah kampung nelayan kepada pelabuhan utama di rantau Asia. Oleh itu, pihak British tidak pernah bersetuju dengan projek ini kerana khuatir pangkalan maritim mereka di Singapura akan terjejas.

Siam yang menjadi negara boneka Jepun sewaktu Perang Dunia Kedua, dianggap musuh British dan pihak tentera Berikat. Apabila Jepun menyerah kalah pada 1945, kerajaan Siam terpaksa menandatangani perjanjian dengan pihak



CADANGAN kerajaan Thailand meneruskan projek Terusan Kra bakal memberi impak kepada ekonomi Malaysia dan Singapura. - AGENSI

British untuk menamatkan status perang di antara kedua-dua negara.

Artikel 7 Perjanjian ini mencegah Siam daripada menggali terusan menembusi wilayahnya untuk menghubungkan Laut Andaman dengan Telukan Siam bagi melindungi kepentingan British di Singapura. Perjanjian ini dibatalkan pada 1954.

Beberapa usaha dilakukan untuk menghidupkan semula projek Terusan Kra ini pada 1970-an dan 1990-an. Bangkok gentar pembinaan terusan ini akan secara fizikal mengasingkan lima wilayah selatan yang mempunyai majoriti penduduk Muslim dan ini akan memberikan implikasi buruk kepada situasi politik di antara pemisah wilayah Selatan dan Kerajaan Pusat di Bangkok.

Kekaburan yang melanda pembinaan terusan ini akhirnya terurai apabila Senat Thailand mencapai kata sepakat untuk meneruskan projek ini pada 2005. Suatu kajian kesesuaian projek ini telah dijalankan di mana 12 laluan berpotensi dikenal pasti. Pemilihan laluan ini berdasarkan beberapa faktor seperti alam sekitar dan keperluan masyarakat, kejuruteraan, ekonomi serta alasan keselamatan.

Dengan kos pembinaan sebanyak AS\$23 bilion, terusan ini akan mempunyai jarak sejauh 120 kilometer (lebih kurang sama dari Kuala Lumpur ke Sungai) dengan kedalaman 25 meter dan keluasan 400 meter.

Kerajaan Thailand akan menanggung kos pembinaan dengan bantuan negara maritim Jepun, China dan Amerika Syarikat serta negara lain yang berkepentingan dari Malaysia dan Indonesia. Projek ini dikatakan akan dimulakan semula setelah lama ditangguhkan disebabkan faktor-faktor ekonomi, alam sekitar dan politik.

Projek ini bakal menjana peluang pekerjaan yang besar kerana memerlukan tenaga kerja sebanyak 30,000 orang dalam pembinaannya yang dijangka mengambil masa lima hingga 10 tahun. Operasi terusan ini akan membuah hasil keuntungan perdagangan tahunan sehingga AS\$280 bilion dan membekalkan akses yang lebih efektif kepada 1.2 bilion penduduk rantau ini dengan radius 2,400 kilometer persegi.

Terusan ini bakal melencongkan trafik dari Selat Melaka sekali gus mengurangkan beban selat ini yang kini menampung trafik perkapalan yang tidak terbatas. Pengurangan trafik ini akan secara langsung atau tidak langsung menyelesaikan isu lanun dan jenayah maritim di Selat Melaka. Ini sekali gus dapat membantu mengurangkan bebanan negara littoral, iaitu Malaysia, Indonesia dan Singapura untuk membiayai infrastruktur bantuan pelayaran yang terdapat di sepanjang Selat Melaka.

Kelestarian alam sekitar marin Selat Melaka dapat dipelihara dan dipulihara dengan lebih baik dengan adanya terusan ini, dan rantau selat ini dapat terus dimajukan sebagai hab perikanan yang unggul di Asia. Dengan pengurangan trafik perkapalan yang melayari selat ini, negara littoral dapat mencadangkan langkah-langkah tambahan bagi memelihara dan memulihara alam sekitar marin Selat Melaka seperti mewujudkan zon 'Kawasan Istimewa MARPOL' dan/atau mewartakan rantau ini sebagai *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) di bawah Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO), dengan harapan, tanpa banyak tentangan dari negara pengguna selat.

Projek yang dicadangkan ini akan menyebabkan pengurangan bilangan kapal berlabuh di pelabuhan sepanjang Selat Melaka. Diramalkan terusan ini bakal digunakan sebagai laluan alternatif terutamanya oleh kapal tangki minyak manakala kapal kontena masih akan menggunakan Selat Melaka kerana laluan menerusi terusan ini memerlukan kapal-kapal kontena untuk mengurangkan kelajuan mereka.

Setakat 2013, Singapura diiktiraf sebagai pelabuhan tersibuk di dunia dengan PTP dan Pelabuhan Klang ditempatkan sebagai antara 20 pelabuhan yang paling dikunjungi di dunia. Menurut sumber Institut Maritim Malaysia (MIMA), lebih kurang 75 peratus kapal dagang yang menelusuri Selat Melaka tidak berlabuh di pelabuhan Malaysia. Kebanyakannya akan berhenti di Singapura atau meneruskan pelayaran ke destinasi terakhir.

Memandangkan ekonomi Singapura banyak bergantung kepada

industri perkapalan, tidak keterlaluan diandaikan terusan yang mahu dibangunkan oleh kerajaan Thailand ini bakal memberi implikasi buruk kepada Singapura.

Meskipun Malaysia tidak terlalu bergantung kepada industri pelabuhan dan perkapalan seperti negara jiran selatan itu, kita telah membangunkan infrastruktur pelabuhan dan perkapalan terutamanya di Pelabuhan Klang dan PTP. PTP pernah diiktiraf sebagai pelabuhan paling pantas berkembang di dunia pada tahun 2000. Walaupun PTP banyak mengambil kesempatan di atas limpahan kapal yang berlabuh di Singapura, sebagai pelabuhan alternatif.

Fakta ini menunjukkan bahawa usaha Thailand membina terusan ini boleh menjejaskan ekonomi Malaysia dan Singapura kerana bakal membentuk laluan maritim baharu yang dikatakan lebih ekonomik untuk merentasi Asia Tenggara berbanding laluan konvensional menerusi Selat Melaka.

Dalam kes Malaysia-Singapura Mengenai Tambakan Tanah di Selat Johor 2002, Tribunal Antarabangsa Undang-undang Laut (ITLOS) secara tidak langsung memerlukan sesebuah negara untuk tidak menjalankan sebarang projek yang boleh menjejaskan kepentingan negara jiran yang terletak berdekatan dengannya.

Sewaktu Denmark dan Sweden menjalankan projek membina Jambatan Oresund merentasi Selat Danish di Eropah, Jerman menghantar bantahan kepada Pertubuhan Maritim Antarabangsa (IMO) kerana pembinaan jambatan tersebut bakal menyekat aliran perkapalan merentasi Selat Danish. Akibat bantahan ini, Jambatan Oresund telah direka semula dalam bentuk separuh jambatan dan separuh terowong agar tidak menutup secara total Selat Danish daripada aktiviti perkapalan. Kedua-dua kes ini jelas menunjukkan sesebuah negara tidak boleh sewenang-wenangnya menjalankan sebarang projek di dalam wilayahnya yang berpotensi menjejaskan kepentingan negara jiran.

Oleh itu jika Malaysia dan Singapura merasakan projek ini boleh menjejaskan ekonomi masing-masing, kedua-dua negara boleh mengemukakan bantahan diplomatik bagi menghentikan Thailand daripada meneruskannya. Jika projek ini diteruskan juga, perlulah ada perjanjian bagi membolehkan ketiga-tiga negara berkongsi manfaat melalui penggunaan terusan ini menerusi konsep 'memakmurkan jiran'.

Sekiranya terusan Thailand ini menjadi realiti, senario perkapalan di Asia Tenggara akan berubah dengan drastik. Terusan ini bakal menjadi terusan perkapalan pertama di Asia dan akan mempunyai status setara dengan terusan perkapalan ulung lain di dunia seperti Terusan Suez dan Terusan Panama. Malaysia harus bersedia dengan kemungkinan ini dan persoalannya - Apa akan jadi kepada Selat Melaka?

DR. MOHD. HAZMI MOHD. RUSLI ialah profesor pelawat di Sekolah Undang-undang, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Rusia dan pensyarah kanan di Fakulti Syariah dan Undang-undang, Universiti Sains Islam Malaysia, manakala **DR. RAHMAT MOHAMAD** ialah profesor undang-undang di Fakulti Undang-undang, Universiti Teknologi Mara.