

**ISU-ISU SOSIOEKONOMI BERKAITAN PEMBUKAAN
PELABUHAN LUMUT PERAK (1995-2010)
SOCIOECONOMIC ISSUES RELATED TO THE OPENING OF
LUMUT PORT, PERAK (1995-2010)**

¹*AHMAD FADZIL AHMAD SHUHAILI
²KHAIRI ARIFFIN

^{1&2}*Faculty Of Human Sciences, Universiti Pendidikan Sultan Idris (UPSI),
35900 Tanjong Malim, Perak Darul Ridzuan.*

**Corresponding author: fadzilshuhaili@gmail.com*

*Dihantar/Received: 3 Jun 2024 | Penambahbaikan/Revised: 6 Ogos 2024
Diterima/Accepted: 7 Ogos 2024 | Terbit/ Published: 31 Disember 2024
DOI: <https://doi.org/10.51200/manu.v35i2.5754>*

Abstrak Pelabuhan Lumut telah menjadi pemangkin kepada perkembangan sosioekonomi Daerah Manjung sejak pembukaannya pada tahun 1995. Walau bagaimanapun, pembangunan pesat pelabuhan ini turut menimbulkan pelbagai isu yang memerlukan perhatian dan tindakan lanjut. Kajian ini bertujuan untuk menganalisis secara kritis isu-isu yang berbangkit akibat pembukaan Pelabuhan Lumut, khususnya di kawasan industrinya di pesisir Sungai Dinding dan Teluk Rubiah. Dalam kajian kualitatif ini, sumber daripada Kerajaan Negeri Perak seperti laporan tahunan, fail Setiausaha Kerajaan Negeri, fail agensi kerajaan, surat-surat pekeliling, dan segala rekod yang berkaitan Pelabuhan Lumut telah digunakan. Dapatan kajian menunjukkan bahawa isu infrastruktur seperti jalan raya, bangunan, terminal pelabuhan dan lain-lain menjadi cabaran kepada pengurusan pelabuhan. Selain itu, isu berkaitan sektor ekonomi perikanan dan aktiviti ekonomi yang menyalahi undang-undang turut dikenal pasti. Isu pemeliharaan alam sekitar juga menjadi perhatian utama memandangkan pembangunan pesat pelabuhan dan kawasan industrinya telah memberikan kesan buruk kepada ekosistem pesisir pantai. Kajian ini mencadangkan perlunya dasar-dasar yang lebih holistik dan tegas untuk memastikan pembangunan pelabuhan adalah selaras dengan objektif pembangunan lestari dan pemuliharaan alam sekitar. Penguatkuasaan undang-undang yang lebih ketat berkaitan dengan pengurusan sisa pencemaran juga perlu dilaksanakan. Dapatan kajian ini diharapkan dapat menyumbang kepada pemahaman yang lebih mendalam dan tepat mengenai peranan dan kesan pembukaan dan pembangunan pelabuhan terhadap pembangunan sosioekonomi di sesebuah kawasan.

Kata kunci: Pelabuhan Lumut, sosioekonomi, infrastruktur, perikanan, pencemaran alam sekitar.

Abstract Lumut Port has been a catalyst for the socioeconomic development of the Manjung District since its establishment in 1995. However, the rapid expansion of the port has also given rise to various issues that require attention and further action. This study aims to analyze the issues that have emerged due to the establishment of Lumut Port, especially in its industrial zones along the coastlines of Sungai Dinding and Teluk Rubiah. In this qualitative study, sources from the Perak State Government,

such as annual reports, state secretariat files, government agency records, circulars, and all relevant documentation related to Lumut Port, have been utilized. The research findings highlight that infrastructure issues such as roads, buildings, port terminals, and others pose challenges to port management. Furthermore, concerns regarding the fisheries sector and economic activities that contravene the law have also been identified. Environmental conservation is a primary concern, given that the rapid development of the port and its industrial areas has had adverse effects on the coastal ecosystem. This study recommends the need for more comprehensive and stringent policies to ensure that port development aligns with the objectives of sustainable development and environmental preservation. Enhanced enforcement of laws related to waste management to combat pollution is also crucial. The findings of this study are anticipated to contribute to a deeper and more accurate understanding of the role and impact of the opening and development of a port on the socioeconomic development of a particular area.

Keywords: *Lumut Port, socioeconomic, infrastructure, fisheries, environmental pollution.*

PENDAHULUAN

Pelabuhan Lumut, yang terdiri daripada Terminal Maritim Lumut (LMT) dan Lekir Bulk Terminal (LBT), telah menjadi pemangkin kepada perkembangan sosioekonomi daerah Manjung di Perak. Sejak pembukaannya pada tahun 1995 hingga 2010, pelabuhan ini telah menunjukkan potensi yang besar dalam industri kargo pukal dan menjadi rakan strategik kepada Stesen Janakuasa Sultan Azlan Shah (SJSAS) dan Vale dalam mengembangkan perannya sebagai platform perniagaan berasaskan maritim. Pelabuhan Lumut telah mengalami perkembangan pesat dalam tempoh tahun 1995-2000, dengan memulakan peranan penting dalam industri kargo. Pada tahun 2001-2005, ia telah menunjukkan peningkatan dalam pengendalian komoditi, pertumbuhan kargo pukal kering dan cecair serta pengendalian kapal dan kargo besar. Dalam tempoh tahun 2005-2010, Pelabuhan Lumut terus memperluaskan operasi dan keupayaan infrastrukturnya serta mencapai kejayaan bersama rakan perniagaan strategiknya. Pelabuhan Lumut telah berperanan sebagai pemangkin pembangunan prasarana dan infrastruktur dan pusat industri berasaskan teknologi maritim. Ia juga dilihat menyumbangkan perannya sebagai tempat latihan usahawan baharu, penjaga kualiti alam sekitar, pencipta peluang pekerjaan terutamanya kepada graduan UniKL-MIMET, penyumbang faktor keselamatan zon ekonomi maritim dan penyalur bantuan ekonomi kepada masyarakat setempat. Kajian ini bertujuan untuk membincangkan isu-isu yang berbangkit setelah pembukaan Pelabuhan Lumut pada tahun 1995-2010 terutamanya isu yang berbangkit di kawasan industri di pesisir Sungai Dinding dan di Teluk Rubiah. Isu-isu seperti isu infrastruktur, isu sektor ekonomi perikanan dan isu aktiviti ekonomi yang menyalahi undang-undang menjadi fokus penulisan. Selain itu, isu pemeliharaan sumber alam sekitar turut dibincangkan dalam kajian ini.

Kajian ini tertumpu kepada Daerah Manjung dan berfokus kepada Pelabuhan Lumut yang terletak di dua kawasan iaitu pesisiran Sungai Dinding dan Teluk Rubiah. Terdapat dua pelabuhan yang menjadi subjek utama dalam kajian ini yang meliputi Pelabuhan Lumut di Taman Perindustrian Kampung Acheh dan di sepanjang pesisir Sungai Dinding. Ia turut termasuk Pelabuhan *Lekir Bulk Terminal* (LBT) di Teluk

Rubiah di mana SJSAS dan *Vale* beroperasi. Pembinaan LMT ini telah dimulakan pada 3 November 1990 selepas perjanjian penswastan dengan kerajaan negeri Perak (Kuala Lumpur Stock Exchange, 2001). Pelabuhan Lumut ini telah dirasmikan pada 24 Julai 1995 oleh Perdana Menteri Malaysia ke-4 iaitu Datuk Seri Dr. Mahathir Mohamad dengan kehadiran Menteri Besar Perak Tan Sri Ramli Ngah Talib (Laman sesawang rasmi Lumut Port, 2024). *Lumut Port Industrial Park* (LPIP) di Taman Perindustrian Kg Aceh, kawasan Teluk Rubiah serta industri yang wujud di sekitar Pelabuhan Lumut telah dimasukkan ke dalam kajian kerana LPIP dan Teluk Rubiah telah menjadi pusat pengilangan, perdagangan dan aktiviti logistik yang bertindak sebagai pemangkin bagi pertumbuhan ekonomi Pelabuhan Lumut serta bertindak sebagai pusat pengedaran dan perolehan komoditi serantau dan antarabangsa. Kawasan perindustrian ini meliputi seluas 1000 ekar tanah yang dikhaskan untuk aktiviti perindustrian.

KAJIAN LEPAS

Kajian oleh Othman Mohd Yatim (1994) bertajuk *Dinding: Jajahan Istimewa di Perak* merupakan kajian yang memberi fokus kepada sejarah awal daerah Manjung iaitu Jajahan Dinding. Dalam kajian tersebut, penulis menjelaskan bahawa Jajahan Dinding merupakan sebuah kerajaan purba sebesar dan sezaman dengan sebuah lagi kerajaan purba di Perak iaitu Beruas. Jajahan ini merupakan satu unit pentadbiran yang turut merangkumi mukim Beruas dan Sitiawan. Dalam kajian ini, penulis telah menjelaskan tentang pentingnya perdagangan di era pemerintahan jajahan tersebut. Penulis turut menghuraikan kedatangan ramai pedagang luar, terutama daripada kepulauan Indonesia ke Jajahan Dinding adalah disebabkan kerana perdagangan laut. Perkembangan ekonomi yang pesat di negeri-negeri Melayu ketika zaman sebelum kedatangan British dan keadaan kehidupan di tanah air tempat asal mereka yang tidak begitu memuaskan telah memungkinkan penghijrahan tersebut berlaku.

Kajian Othman Mohd Yatim juga turut menjelaskan bahawa masalah utama yang dihadapi dalam usaha membangunkan Jajahan Dinding tersebut sebelum kedatangan British lagi sehinggalah termeterainya Perjanjian Pangkor 1874 ialah masalah lanun yang dikatakan berleluasa di situ. Ia telah mengganggu perjalanan kapal-kapal dagang yang dalam perjalanan dari Pulau Pinang ke Singapura. Isu perlanunan inilah juga yang membawa kepada pembukaan Pelabuhan Kuala Sepit dan bandar Lumut, yang akhirnya merupakan pusat pentadbiran daerah tersebut sejak tahun 1857. Penyerahan Jajahan Dinding kepada British, mengikut salah satu fasal dalam Perjanjian Pangkor 1874, adalah juga disebabkan isu lanun tersebut.

Berdasarkan kajian ini, masalah utama yang dihadapi dalam usaha membangunkan daerah itu pada peringkat awalnya sehinggalah termeterainya Perjanjian Pangkor 1874 ialah masalah lanun yang dikatakan berleluasa di situ dan mengganggu perjalanan kapal-kapal dagang dalam perjalanan dari Pulau Pinang ke Singapura dan sebaliknya. Isu perlanunan inilah juga yang membawa kepada pembukaan Kuala Sepit dan Bandar Lumut, dahulunya menjadi pusat pentadbiran daerah ini sejak tahun 1857 (Othman Mohd Yatim, 1994).

Kajian Othman Mohd Yatim membuktikan bahawa bermula pada tahun 1874 sehinggalah tahun 1935, Jajahan Dinding telah ditadbir oleh Kerajaan Negeri-Negeri

Selat (NNS). Penyerahan Jajahan Dinding kepada NNS dapat memudahkan usaha mereka dalam menghapuskan kegiatan lanun di situ. Kajian ini juga telah memberi gambaran yang jelas mengenai sejarah dan perkembangan Jajahan Dinding. Salah satu aspek penting yang dibincangkan dalam buku ini adalah mengenai peranan pelabuhan dalam mempengaruhi sosioekonomi kawasan tersebut. Pelabuhan merupakan titik penting dalam perdagangan dan interaksi sosial masyarakat tempatan. Kaitan pelabuhan dengan ekonomi dan sosial boleh dilihat daripada perkembangan Kuala Sepit yang menjadi pusat pentadbiran daerah sejak tahun 1857. Pelabuhan Kuala Sepit dan Bandar Lumut telah memainkan peranan penting dalam memudahkan perjalanan ulang-alik kapal-kapal dagang dari Pulau Pinang ke Singapura. Ini membawa kepada peningkatan perdagangan dan aktiviti ekonomi di daerah tersebut. Apabila adanya peningkatan aktiviti perniagaan, pertumbuhan industri tempatan dan peluang pekerjaan yang berkembang di sekitar pelabuhan tersebut.

Sejak tahun 1890-an, Lumut yang sudah dibangunkan itu telah memainkan peranan sebagai pelabuhan untuk mengeksport hasil keluaran dari jajahan itu dan daerah-daerah yang berhampiran. Perlu diingat bahawa bijih timah dan getah sama-sama memberikan sumbangan ke arah kemajuan negeri itu. Pada peringkat awal perkembangan ekonomi Negeri Perak ini, Jajahan Dinding memainkan peranan yang penting kerana segala hasil mahsul dari negeri ini dieksport melalui bandar pelabuhan Lumut, tetapi lama kelamaan apabila Inggeris mula memperkenalkan sistem infrastruktur yang lebih cekap, sedikit demi sedikit peranan Lumut telah diambil alih (jalan keretapi yang pertama telah siap dibina pada tahun 1885 yang menghubungkan Taiping dengan Kuala Sepetang (dahulunya Port Weld)). Kemajuan ini selari pula dengan kemajuan di beberapa negeri Melayu yang lainnya yang juga telah menerima campur tangan Inggeris (Othman Mohd Yatim, 1994, p. 15).

Selain itu, perkembangan pelabuhan juga telah memberi impak kepada struktur sosial masyarakat setempat. Kegiatan perdagangan sering kali membawa masuk pelbagai budaya dan tradisi baru melalui interaksi dengan pelaut dan pedagang dari pelbagai negara. Ini memberi peluang kepada masyarakat tempatan untuk berinteraksi dengan pelbagai lapisan masyarakat dan memperluaskan pengetahuan mereka. Kesannya apabila masyarakat tempatan di sekitar pelabuhan telah mengalami perubahan dalam cara hidup, nilai-nilai sosial dan cara berinteraksi antara satu sama lain.

Dalam konteks ekonomi, pelabuhan juga menjadi pusat penting untuk aktiviti perdagangan antarabangsa dan domestik. Ini membawa kepada peningkatan pendapatan kawasan tersebut melalui cukai perdagangan, yuran pelabuhan dan pelbagai perkhidmatan yang berkaitan dengan aktiviti pelabuhan. Selain itu, pelabuhan juga memberi kesan kepada pembangunan infrastruktur dan kemudahan awam di sekitar daerah tersebut. Contohnya ialah dengan pembinaan jalan raya, kemudahan pengangkutan awam dan kemudahan komunikasi yang diperlukan untuk menyokong aktiviti pelabuhan dan memudahkan jaringan pengangkutan kepada penduduk tempatan.

Kajian oleh Khalid (2009), “*The Importance of the Maritime Sector in Socioeconomic Development: A Southeast Asian Perspective*” telah menganalisis beberapa isu penting yang berkaitan dengan sektor maritim di Asia Tenggara, termasuk sumbangan ekonomi sektor maritim kepada pembangunan sosioekonomi negara-negara di rantau Asia ini. Salah satu daripada dapatan kajian ini adalah kepentingan infrastruktur maritim dalam menyokong pertumbuhan perdagangan dan pelaburan di Malaysia. Ini telah merangsang pelaburan dan pembangunan pelbagai infrastruktur bagi menyokong peningkatan perdagangan Malaysia dengan negara-negara di seluruh dunia. Sebanyak 95 peratus daripada perdagangan antarabangsa Malaysia dihantar melalui pelabuhan laut antarabangsa negara ini.

Selain itu, penulis ini juga telah menggariskan keperluan untuk menilai sumbangan sektor maritim kepada pembangunan sosioekonomi negara secara lebih terperinci. Walaupun sektor maritim penting bagi ekonomi Malaysia, masih terdapat kekurangan kajian akademik mengenai sumbangan sektor ini kepada pembangunan sosioekonomi negara. Usaha-usaha untuk mengukur nilai tambah sektor maritim perlu dilakukan secara berterusan oleh pihak akademik dan pertubuhan industri. Namun demikian, kekurangan data ekonomi yang menyeluruh mengenai aktiviti ekonomi maritim di Malaysia menjadi satu cabaran yang dapat menghalang perancangan dasar dan polisi pelabuhan yang berkesan untuk meningkatkan sumbangan sektor maritim Malaysia kepada ekonomi negara.

Penulis juga turut secara kritis telah membandingkan antara sektor perikanan dan sektor industri di Malaysia dan Indonesia, khususnya semasa krisis ekonomi Asia. Dalam kajian tersebut, didapati bahawa pertumbuhan sektor perikanan memberi sumbangan positif kepada KDNK negara, tetapi sektor pengeluaran produk perikanan menunjukkan nilai yang negatif. Ini menunjukkan betapa pentingnya mengetahui hubungan antara sektor ekonomi yang berbeza dan bagaimana keterkaitan tersebut boleh memberi kesan negatif kepada pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

Penulis turut menggesa negara Asia terutama Malaysia perlu mengambil langkah-langkah strategik bagi memperkuat sektor maritim dan memastikan sumbangan sektor ini terhadap pembangunan sosioekonomi di negara masing-masing terus berkekalan. Ini penting supaya Malaysia dapat membangunkan dasar dan polisi yang lebih efektif untuk memanfaatkan potensi sektor maritim dalam pembangunan sosioekonomi negara.

To achieve the objective of enhancing the competitiveness and attractiveness of Malaysian ports, the government has been undertaking the following: ensuring a supply-driven environment by providing ample capacity in ports to mitigate congestion and reduce waiting times; developing services such as feeder and bunkering at local ports, and other ancillary services such as banking, insurance, and legal services; facilitating supply of adequate facilities to accommodate large vessels and increasingly larger types of ships; creating a commercially competitive environment to provide value-added logistics services and infrastructure to encourage transshipment traffic. Additionally, creating a conducive environment to attract main line operators, such as offering shipping lines to buy into equity of ports; promoting ship financing by setting up financial institutions to assist the

maritime community via competitive financing; designating Port Klang as the national load center in 1993 to serve as a hinterland with a large cargo base; and designating Port of Tanjung Pelepas as a transshipment hub port (Khalid et al., 2009)

Dalam kajian Hlali, penulis telah menjelaskan makna dan definisi sosioekonomi dalam konteks kajiannya iaitu dalam menilai impak pembangunan sebuah pelabuhan terhadap masyarakat setempat (Hlali & Hammami, 2017). Dalam konteks ini, aspek sosial seperti pengambilan pekerjaan, kesan kepada masyarakat tempatan dan perubahan dalam struktur sosial telah dianalisis bersama dengan aspek ekonomi seperti pertumbuhan ekonomi tempatan, peningkatan nilai perdagangan dan kesan kepada pendapatan penduduk. Dengan menggabungkan aspek sosial dan ekonomi, kajian sosioekonomi ini telah memberikan pemahaman yang holistik tentang kesan pembangunan pelabuhan terhadap masyarakat setempat. Misalnya, kajian ini telah melibatkan analisis mengenai bagaimana pembangunan pelabuhan baru boleh mempengaruhi taraf hidup penduduk setempat, sama ada ia telah meningkatkan peluang pekerjaan, menimbulkan masalah kesesakan lalu lintas dan pencemaran alam sekitar. Dengan demikian, Hlali berpandangan bahawa makna sosioekonomi ini merujuk kepada kajian yang tidak hanya mempertimbangkan aspek ekonomi semata-mata, tetapi juga memahami impaknya terhadap masyarakat secara keseluruhan. Analisis sosioekonomi ini penting untuk memastikan pembangunan pelabuhan atau infrastruktur lain boleh memberi manfaat yang seimbang kepada masyarakat dan ekonomi setempat.

Perdagangan maritim di Selat Melaka merupakan lokasi strategik yang berpotensi sebagai pusat perdagangan antarabangsa. Selain itu, pelabuhan juga telah terbukti sejak dahulu lagi memberi impak kepada perubahan sosioekonomi yang positif kepada sesebuah kawasan. Walau bagaimanapun, ia perlu dikaji secara lebih mendalam supaya kesan tersebut dapat dianalisis dengan lebih sistematik dan terperinci agar dapatan kajian benar-benar memberi gambaran yang sebenar. Pembangunan pelabuhan ini turut juga menimbulkan isu-isu sosial setempat yang perlu diuruskan dan ditangani dengan baik. Oleh sebab itu, dalam konteks Pelabuhan Lumut, kajian yang lebih kontemporari diperlukan agar perkembangan Pelabuhan Lumut ini dapat dianalisis dan sumbangannya kepada sosioekonomi daerah Manjung dapat diketahui.

METODOLOGI

Kajian ini menggunakan kaedah kualitatif dengan melaksanakan analisis dokumen. Ini bermaksud bahawa kajian ini mengutamakan pendekatan yang memberi penekanan dalam meneliti dan membuat analisis yang kritis terhadap bahan catatan, rekod-rekod dan laporan yang merupakan sumber-sumber utama sejarah berkaitan. Dengan menganalisis dan meneliti secara kritis, pengkaji dapat menghasilkan dan mengumpulkan bahan sejarah atau kajiannya secara objektif dan mengurangkan bias yang wujud (Jensen, 2013). Dalam kajian ini, pengkaji menggunakan sumber daripada Kerajaan Negeri Perak seperti laporan tahunan, fail Setiausaha Kerajaan Negeri, fail agensi kerajaan, surat-surat pekeliling, dan segala rekod yang berkaitan. Pengkaji turut mendapatkan data-data daripada pejabat Pelabuhan Lumut, pejabat Parlimen Lumut, Majlis Perbandaran Manjung dan sumber daripada agensi-agensi kerajaan seperti Jabatan Alam Sekitar, Jabatan Laut, Jabatan Perangkaan dan lain-lain

agensi yang berkaitan. Antara tempat lain yang menjadi fokus utama untuk mendapatkan sumber berkaitan adalah di perpustakaan di beberapa institusi pengajian tinggi di Malaysia seperti Universiti Pendidikan Sultan Idris, Universiti Malaya, Universiti Kebangsaan Malaysia dan yang berkaitan. Pengkaji juga memperoleh bahan-bahan sejarah yang tersimpan di dalam simpanan pihak-pihak tertentu seperti orang persendirian, persatuan atau pertubuhan. Contoh sumber adalah daripada pekerja yang paling lama berkhidmat di Pelabuhan Lumut, persatuan sekerja Pelabuhan Lumut, Persatuan Nelayan Manjung Selatan, Pengerusi Majlis Pengurusan Komuniti Kampung (MPKK) dan beberapa pertubuhan sosial dalam daerah Manjung. Dokumen-dokumen ini dapat membantu untuk memperlengkapkan data kajian ini.

DAPATAN KAJIAN

Isu Kemudahan Infrastruktur

Antara isu yang telah dihadapi oleh pengurusan Pelabuhan Lumut dalam menyediakan infrastruktur terminal pelabuhan ialah apabila beberapa kawasan dasar sungai pesisir Sungai Dinding tersebut yang cetek dan menghalang kemasukan kapal yang besar (Laporan Kerja-Kerja Pendalaman Dasar Sungai Dinding, 1995-2000). Justeru itu, beberapa dasar sungai yang tertentu di Sungai Dinding tersebut telah didalamkan untuk membolehkan kapal sehingga 35,000 dwt boleh memasuki pelabuhan tersebut. Kerja-kerja untuk mendalamkan Sungai Dinding telah bermula pada Disember 1998. Pada peringkat awal sebelum tahun 1998, kapal besar terpaksa menunggu sehingga aras lautan menjadi tinggi sebelum berlabuh di Pelabuhan Lumut. Kementerian Pengangkutan Malaysia turut mempertimbangkan untuk memperluaskan projek pendalaman dasar Sungai Dinding ini kepada Sungai Sitiawan seperti yang diminta oleh lima syarikat yang beroperasi di tebing sungai tersebut. *Kencana HL, Impsa Malaysia Sdn Bhd, Torsco Sdn Bhd, Grade One Marine Shipyard Sdn Bhd dan Lumut Lee Marine Co Sdn Bhd* telah juga meminta kerajaan untuk Sungai Sitiawan tersebut turut dikorek supaya kawasan tersebut mempunyai kedalaman jeti yang sesuai (Memo Keperluan Pendalaman Dasar Sungai Sitiawan, 1990-2000). *Kencana HL* seperti contoh, telah mengalami masalah pembinaan struktur binaan yang terhad kerana berat kapal yang berlabuh di jetinya mesti tidak melebihi daripada 5,000 tan. Syarikat ini mampu untuk menghasilkan struktur high-end platform untuk industri minyak dan gas dan hanya boleh mencapai sehingga 20,000 tan berat apabila sungai Dinding dan Sungai Sitiawan tersebut didalamkan.

Isu infrastruktur bangunan dan keselamatan pekerja turut menjadi prioriti penting pada setiap kilang yang beroperasi di Pelabuhan Lumut. Mereka dikehendaki mematuhi SOP yang telah ditetapkan untuk mengelakkan kejadian tidak diingini. Antara contoh kes yang direkodkan adalah apabila seorang budak lelaki berusia 13 tahun yang bekerja sebagai pengawal keselamatan telah terbunuh selepas tersepit di pintu pagar elektrik di sebuah kilang di Kampung Acheh pada Februari 1999 (Memo Keperluan Pematuhan SOP Keselamatan oleh Kilang, 1990-2000). R Narendran dari Taman Samudera Seri Manjung telah dijumpai oleh pengawal kilang lain yang dikenali sebagai Anthony dalam keadaan tersepit di pintu pagar berkenaan kira-kira jam 11.30 pagi. Mangsa telah dipercayai cuba menahan pintu daripada tertutup. Bagaimanapun, mangsa dipercayai gagal berbuat demikian dan tidak dapat mengelak apabila pintu pagar elektrik itu tertutup menyebabkan mangsa telah tersepit. Ketika ditemui, mangsa dipercayai sudah meninggal dunia dengan mangsa parah di muka

dan dada dan telah dihantar ke Hospital Manjung untuk dibedah siasat. Kes keganasan turut dilaporkan berlaku di sekitar Pelabuhan Lumut, antaranya ialah kes rompakan yang melibatkan pekerja kontrak (Memo Peningkatan Kawalan Keselamatan di Kawasan Pelabuhan Lumut, 1995-2000). Seorang pekerja Bangladesh yang mempunyai wang simpanan sejumlah RM15,000 di rumah kongsi bagi projek Jambatan Sungai Dinding telah dirompak oleh lapan orang lelaki. Dalam kejadian pada November 1998 tersebut, mangsa yang berusia 30 tahun itu berada seorang diri di dalam rumah kongsi berkenaan yang dibina di atas tapak projek jambatan terbabit. Lapan orang lelaki bertopeng telah menghampiri rumah berkenaan dengan menaiki sebuah bot dan berlabuh di bawah rumah. Kumpulan lelaki itu turut merampas sebuah kamera milik mangsa dan sebuah enjin bot yang terletak di situ sebelum mereka beredar.

Isu keselamatan pelancong yang menggunakan kemudahan bot mesti turut diambil kira. Contohnya Jabatan Laut Lumut telah bertindak tegas terhadap pengusaha bot penumpang antara Lumut-Damar Laut yang didapati telah melanggar peraturan dengan membawa penumpang melebihi had muatan (Rekod Tindakan Jabatan Laut Lumut terhadap Pengusaha Bot Penumpang, 1990-2000). Pegawainya, Mior Abdul Manaf Mior Shaari pada Oktober 1998 telah melaporkan bahawa mengikut syarat lesen bot penumpang, setiap bot hanya boleh membawa sehingga 12 orang penumpang pada satu-satu masa. Untuk itu, juragan bot juga telah diarahkan untuk sentiasa memastikan setiap penumpang tidak berada di bahagian luar ketika bot bergerak antara kedua-dua destinasi. Ini dilakukan demi kepentingan penumpang serta mengelak kejadian tidak diingini, terutama ketika laut bergelora berikutan fenomena *La Nina*.

Pembangunan infrastruktur di daerah Manjung juga kadangkala terhenti sementara apabila kerajaan negeri terpaksa mengkaji semula projek sedia ada supaya ia dapat selari dengan perancangan kerajaan persekutuan. Sebagai contoh, Kementerian Kewangan pernah menangguhkan projek di Daerah Manjung di bawah alokasi separuh penggal Rancangan Malaysia Keenam (RM6) pada tahun 1993 (Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000). Projek seperti pembinaan jambatan Sungai Dinding di Lumut juga terpaksa ditangguhkan pada tahun 1995. Langkah itu dikuatkuasakan berikutan teguran Menteri Kewangan Datuk Seri Anwar Ibrahim berhubung tindakan beberapa kerajaan negeri yang telah menyalurkan wang terhadap projek yang tidak memberi manfaat kepada rakyat. Walaupun begitu, pada akhirnya kerajaan Persekutuan telah membuat keputusan untuk meluluskan juga peruntukan sebanyak RM25.2 juta untuk pembinaan jalan raya dan jambatan di daerah Manjung tersebut (Penyata Peruntukan Kerajaan Persekutuan untuk Pembangunan Infrastruktur di Daerah Manjung, 1995-2000). Kerajaan Negeri juga telah meneruskan kerja-kerja penambahbaikan di jalan raya Ipoh-Lumut, yang merupakan sambungan utama antara bandar lain dan daerah Manjung di mana terletaknya Pelabuhan Lumut yang menjadi lokasi perdagangan strategik daerah tersebut. Bagi pembinaan jambatan Sungai Dinding, ia terdiri daripada dua bahagian, iaitu bahagian pertama yang merentasi Sungai Sitiawan dan bahagian kedua yang merentasi Sungai Tebok Raja Samalon. Jambatan ini merupakan sambungan penting antara Damar Laut dan Lumut kerana orang ramai tidak mempunyai akses langsung antara kedua-dua tempat kecuali dengan menggunakan sampan atau laluan yang lebih panjang iaitu melalui Air Tawar. Jambatan itu juga berjaya mengurangkan masa perjalanan antara Damar Laut dan Lumut dan meningkatkan potensi kawasan Lumut sebagai destinasi pelancongan dan

kawasan perindustrian (Rekod Pembangunan Kawasan Industri di Lumut, 1995-2000). Selepas projek jambatan Sungai Dinding tersebut siap, kawasan industri yang berpusat di sekitar Kampung Acheh telah dapat diperluaskan lagi sehingga ke Pantai Remis, Damar Laut dan Beruas. Untuk pembinaan jalan raya di sepanjang Jambatan Sungai Dinding tersebut, sebuah konsortium bumiputera yang diterajui oleh *Panzana Enterprise Sdn Bhd* telah dianugerahkan kontrak untuk membina Jalan raya Sungai Dinding sepanjang 12.8 km yang menggabungkan jambatan yang terpanjang di negara ini. Jambatan Sungai Dinding ini merupakan jambatan in-situ pertama yang dibina di Malaysia. Struktur jambatan Sungai Dinding ini mempunyai gabungan rantai kotak besi pra-pasang dan teknologi lengkungan besi in-situ. Ia terdiri daripada 13 lengkungan dan reka bentuk jambatan ini telah mengambil kira laluan kapal seberat 5,000 tan yang bergerak pada kelajuan lima knot serta keluasan yang mencukupi untuk kapal-kapal laut yang lain.

Ketika Jambatan Sungai Dinding ini dalam proses pembinaan, wujud isu yang berkaitan dengan reka bentuk susur keluar jalan bagi projek tersebut (Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000). Ini terjadi apabila lebih 2,000 orang penduduk dari Kampung Bharu telah meminta pemaju projek Jambatan Sungai Dinding itu untuk menyediakan kemudahan jalan susur keluar menuju ke kampung tersebut. Pengerusi Jawatankuasa Kemajuan dan Keselamatan Kampung (JKKK) Kampung Bharu, Md Raja Abdul Karim pada Disember 1997 telah melahirkan rasa tidak puas hati kerana penduduk di kampung itu tidak mendapat apa-apa faedah daripada projek itu jika jalan susur keluar tersebut tidak disediakan. Penduduk dikatakan tidak dapat menikmati kemudahan jalan raya tersebut kerana ia tidak mempunyai jalan susur ke jambatan berkenaan. Setelah adanya perbincangan beberapa kali dengan wakil pemaju projek, JKR dan wakil penduduk, akhirnya sebuah susur keluar ke Kampung Bharu telah dipersetujui untuk dibina.

Kesan daripada pembinaan Jambatan Sungai Dinding juga turut menjadikan jalan raya di sekitar kawasan tersebut menjadi sesak dengan kenderaan berat. Ini menyebabkan kualiti jalan raya tersebut pada peringkat awal mulai merosot. Susulan daripada itu, kira-kira 2,000 orang penduduk dari Kampung Baru telah menghadapi kesulitan kerana jalan yang menghubungkan kampung itu dengan pekan berdekatan telah rosak. Jalan berkenaan telah berlubang dan ini membahayakan pengguna jalan raya terutama penunggang motosikal. Masalah itu mulai timbul sejak projek pembinaan Jambatan Sungai Dinding dijalankan. Sebelum itu, jalan tersebut masih elok kerana tiada kenderaan berat yang melaluinya. Bagaimanapun keadaan mulai berubah apabila deretan lori membawa tanah dan bahan binaan telah melalui jalan berkenaan setiap hari bagi projek tersebut. Selepas hampir dua bulan projek pembinaan jambatan itu dimulakan, jalan raya tersebut mulai mengalami kerosakan terutama jalan raya yang menghubungkan Kampung Baru dengan Kampung Sungai Wangi (Laporan Kerosakan Jalan Menghubungkan Kampung Baru dan Kampung Sungai Wangi, 1995-2000). Jalan raya tersebut ketika ia dibina pada awalnya hanya untuk kegunaan kenderaan ringan bagi kemudahan penduduk kampung; dan menyebabkan jalan raya ini menjadi tidak sesuai untuk menampung berat lori tanah terbabit. Penduduk di kampung Sungai Wangi tersebut menggunakan jalan tersebut setiap hari untuk bekerja dan keadaannya sudah berbahaya dan boleh menyebabkan kemalangan. Kerajaan melalui Jabatan Kerja Raya (JKR) telah digesa membaiki atau menaikkan taraf jalan raya itu untuk keselesaan penduduk. Penduduk juga bimbang dengan sikap segelintir pemandu lori yang suka memandu laju ketika melalui jalan

tersebut. Pemandu terbabit dipercayai memandu laju kerana untuk mengejar trip bagi mendapatkan keuntungan lebih. Hasil daripada aduan orang ramai, beberapa jalan raya yang terlibat telah pun diturap dan dibersihkan oleh Majlis Perbandaran Manjung (MPM) dan Jabatan Kerja Raya Daerah (JKR).

Untuk memastikan Pelabuhan Lumut selamat bagi semua pengguna kenderaan, Jabatan Kerja Raya (JKR) pada Oktober 1993 telah memperuntukkan sejumlah RM130,000 bagi memasang lampu isyarat di simpang empat jalan Kampung Acheh-Kampung Sitiawan (Fail Tender Pemasangan Lampu Isyarat Kampung Acheh-Kampung Sitiawan, 1995-2000). Tender pemasangan lampu isyarat itu telah dikeluarkan berikutan banyaknya kes kemalangan di jalan raya tersebut sejak ia dibuka pada Jun 1993. Sebanyak dua kes kemalangan maut yang melibatkan enam orang cedera parah dan 20 orang cedera ringan telah dilaporkan berlaku di persimpangan berkenaan. Pemasangan lampu isyarat tersebut telah beberapa kali disuarakan dalam mesyuarat ahli majlis daerah. Antara yang menjadi korban adalah kematian empat orang ahli keluarga Timbalan Ketua UMNO bahagian Tambun, Mohd Nazri Hashim apabila kereta yang mereka naiki telah terbabit dalam kemalangan dengan sebuah trailer di persimpangan tersebut pada Ogos 1993 (Fail Pelabuhan Lumut, 1995-2000). Persimpangan itu adalah laluan yang mulai sibuk dan berbahaya kerana menjadi laluan kenderaan berat keluar-masuk ke kawasan projek Pelabuhan Lumut.

Jalanan jalan raya yang baik di antara bandar-bandar adalah satu keperluan infrastruktur yang diperlukan bagi merancakkan ekonomi (Singke, 1997). Sebagai contoh, jalan raya Ipoh-Lumut sepanjang 70 km yang telah menghubungkan Simpang Pulai dengan Lumut telah merangsang pertumbuhan ekonomi, industri dan pelancongan selain memberi manfaat kepada kira-kira satu juta penduduk yang tinggal di kawasan sekitarnya. Jalan raya tersebut yang bernilai RM1 bilion itu telah berjaya mengurangkan isu kesesakan yang sedia ada dan membentuk akses penting dari Ipoh ke Pelabuhan Lumut. Kerja fizikal projek telah dijalankan oleh *Seri Ipoh-Lumut Expressway Sdn Bhd* (SILEX), sebuah syarikat gabungan Teras Cemara Sdn Shd (anak syarikat *Malaysia Resources Corporation Bhd Group of Companies*) dan *Perak State Development Corporation* yang telah bermula pada awal tahun 1999 (Arkib Perbadanan Kemajuan Negeri Perak, 1995-2000). Ia adalah sebagai sebahagian daripada koridor pembangunan Ipoh-Lumut dan ia menjadi pemangkin kepada pelbagai aktiviti ekonomi dan merangsang pembangunan koridor Kinta-Pangkor. Susur keluar jalan raya ini juga bertindak sebagai pemangkin kepada pembangunan kawasan kampung yang merentasi Simpang Pulai sehingga ke Sitiawan. SILEX telah diberi hak untuk membina dan menguruskan operasi jalan raya tersebut selama 35 tahun. Jalan raya Ipoh-Lumut ini merupakan salah satu daripada beberapa projek jalan raya yang telah dikenalpasti di bawah pembiayaan Dana Pembangunan Infrastruktur berjumlah RM5 bilion di bawah Syarikat Pembangunan Infrastruktur Kebangsaan Bhd. Pembinaan jalan raya ini telah berjaya mewujudkan spin-off bagi pelbagai sektor ekonomi dan membuka banyak peluang pekerjaan bagi satu juta penduduk Perak yang tinggal di kawasan sekitar jalan raya tersebut.

Peningkatan infrastruktur jalan raya ini telah menimbulkan isu kemalangan jalan raya. Polis turut mengendalikan kes kemalangan jalan raya yang menuju ke pelabuhan yang turut juga meningkat apabila Pelabuhan Lumut ini telah dibuka (Shafii & Miskam, 2011). Ini terjadi apabila semakin banyak kenderaan yang

berulang-alik menggunakan jalan raya tersebut untuk ke pelabuhan. Antara kes yang dilaporkan ialah apabila sepasang suami isteri dan anak saudara mereka telah terbunuh dalam kemalangan ngeri membabitkan dua buah kenderaan di Kg Acheh pada April 2006 (Laporan Kemalangan di Kg Acheh, 2006). Mangsa, Abdul Rani Abu Othman, isterinya, Natipah Ahmad, serta anak saudara mereka, Suhaila Omran, dari Kampung Batu 4, Segari, telah mati di tempat kejadian akibat cedera parah di kepala dan dada. Kemalangan berlaku pada jam 11.50 malam di Kilometer 1, Jalan Sitiawan-Kampung Acheh dan membabitkan kereta Perodua Kancil yang dinaiki ketiga-tiga mangsa dengan sebuah Mercedes Benz. Abdul Rani, seorang kakitangan Mahkamah Majistret Seri Manjung dan Suhaila telah terhumban keluar dari kereta akibat hentakan kuat, manakala Natipah pula tersepit di tempat duduk pemandu. Semua mayat telah dikeluarkan dengan bantuan anggota Jabatan Bomba dan Penyelamat. Mayat tiga sekeluarga itu kemudian dihantar ke Hospital Seri Manjung dan jenazah mereka dituntut keluarga sebelum dikebumikan di Tanah Perkuburan Islam, Kampung Batu Tiga, Segari.

Isu Sektor Ekonomi Perikanan

Dengan pembukaan Pelabuhan Lumut, komuniti nelayan di sekitar Sungai Dinding turut menerima limpahan pembangunan. Antaranya ialah projek industri ternakan udang harimau yang dapat meningkatkan pendapatan nelayan tradisional yang tersepit dalam isu kemiskinan (Laporan Peningkatan Pendapatan Nelayan Tradisional Melalui Industri Akuakultur di Daerah Manjung, 1995-2000). Susulan daripada hasrat kerajaan untuk menggiatkan sektor perikanan, lebih 500 buah keluarga nelayan di Pengkalan Baru telah didedahkan kepada peluang industri akuakultur, khususnya ternakan udang harimau bagi meningkatkan lagi industri tersebut dan mengurangkan kadar kemiskinan dalam komuniti nelayan di sepanjang Sungai Dinding (Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000). Kerajaan negeri mendapati industri akuakultur tersebut mempunyai potensi yang baik jika ia dijalankan secara sistematik oleh golongan nelayan dan petani yang terlatih (Arkib Perbadanan Kemajuan Negeri Perak, 1995-2000). Sebagai permulaan kerajaan negeri menerusi Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM) dan Jabatan Perikanan telah memberikan bimbingan sehingga mereka mencapai tahap kemahiran yang mencukupi. Daerah Manjung mempunyai kawasan ternakan udang harimau terbesar di Malaysia yang meliputi 554,91 hektar dengan 94 penternak yang menghasilkan sejumlah 1,261,85 tan bernilai RM34.7 juta pada tahun 1999. Sebuah anak syarikat kumpulan DKLS, Coral Aquaculture telah melabur sejumlah RM12.5 juta untuk membangunkan ladang udang harimau di Kampung Acheh sejak tahun 1998. Projek ini telah berjaya menghasilkan sebanyak 400 tan udang harimau bernilai RM 9.2 juta bagi pasaran tempatan dan luar negara seperti Australia dan Jepun.

Antara isu yang melanda penternak udang harimau di sepanjang Sungai Dinding ialah apabila kolam udang harimau mereka telah mulai tercemar (Malaysia & SIRIM Berhad, 2023). Sebanyak 40 orang penternak udang harimau di sepanjang Sungai Dinding telah mengalami kerugian berjuta-juta ringgit apabila projek mendalamkan dasar laut di Pelabuhan Lumut telah dilakukan tanpa kawalan (Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak, 1995-2000). Projek pendalaman sungai itu telah membabitkan kegiatan menyedut pasir dan menimbusnya di sebidang tanah milik Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP). Kegiatan menyedut pasir itu telah menjejaskan ternakan udang harimau sepanjang Sungai Dinding kerana ia juga turut

menyedut sisa toksik di dasar laut. Kampung yang terbabit ialah di sekitar Sitiawan, Damar Laut, Kampung Baharu, Deralik, Tebuk, Telok, Telaga Nanas, Kota Siam, Sungai Raja Hitam, Gunung Tunggul dan Kampung Teluk. Selain itu, isu yang timbul adalah apabila penternak udang harimau di pesisir Sungai Dinding mahu Tenaga Nasional Berhad (TNB) membaiki segera sistem bekalan elektrik di kawasan tersebut (Dokumen TNBJ, 1995-2005). Menurut mereka, gangguan bekalan elektrik yang berlaku sejak tahun 1995 itu telah menyebabkan ternakan udang harimau mati dan penternak mengalami kerugian beratus ribu ringgit. Masalah itu berlaku setiap bulan, malah pernah gangguan bekalan elektrik itu terjadi sebanyak dua tiga kali dalam sehari. Ada dakwaan mengadakan bahawa ia berpunca daripada sistem pengurusan elektrik yang tidak seimbang apabila Pelabuhan Lumut ini dibuka. Ini menyebabkan kerugian besar dan penternak terpaksa menyediakan generator dan memasang loceng amaran jika berlaku gangguan elektrik. Sebagai maklum balas daripada masalah penternak udang harimau tersebut, Tenaga Nasional Berhad (TNB) telah menyiasat dakwaan berhubung bekalan elektrik yang sering terganggu. Akhirnya, masalah itu telah dikenalpasti berpunca antaranya daripada kerosakan kabel bawah tanah berhampiran pekan Sitiawan sehingga penyambungannya terputus. Penyambung kabel itu menjadi rosak kerana dilaporkan bahawa banyak pemandu lori terutamanya yang menuju ke Pelabuhan Lumut telah meletakkan kenderaan mereka di sepanjang bahu jalan yang tanahnya berstruktur lembut.

Isu kegiatan menyedut pasir bagi tujuan mendalamkan laluan kapal di Pelabuhan Lumut turut juga menjejaskan rezeki nelayan tradisional di sekitar Pelabuhan Lumut terutama di Sungai Dinding (Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung, 1990-2000). Sebanyak 300 orang nelayan di sepanjang Sungai Dinding telah mengalami kerugian berikutan kegiatan menyedut pasir di kawasan sungai tersebut sejak Januari 1996. Kegiatan menyedut pasir itu telah memusnahkan beberapa peralatan menangkap ikan nelayan termasuk bubu dan pukut malah pendapatan nelayan juga turut terjejas kerana banyak hidupan sungai telah pun mati. Sejak kegiatan tersebut beroperasi, hasil tangkapan nelayan semakin merosot malah ramai nelayan yang telah keluar menangkap ikan pulang dengan tangan kosong. Kegiatan menyedut pasir itu turut memusnahkan hidupan laut serta beting pasir yang menjadi kawasan pembiakan ikan, ketam dan siput di sungai tersebut. Bunyi bising daripada enjin penyedut pasir itu juga menyebabkan penduduk mengalami kesukaran untuk tidur dan mengganggu pelajar yang ingin mengulang kaji pelajaran pada waktu malam. Justeru itu, Jabatan Perikanan, Polis Marin dan Pejabat Daerah Manjung telah mengambil tindakan segera untuk menghentikan sementara operasi menyedut pasir di sungai tersebut sementara tindakan susulan diambil. Selain menjejaskan pendapatan golongan nelayan, kegiatan ini turut menjadi punca beberapa ekor buaya telah berkeliaran dan timbul di sungai tersebut (Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak, 1995-2000). Bunyi bising daripada enjin penyedut pasir tersebut yang begitu hampir dengan sarang buaya itu telah menyebabkan haiwan tersebut berasa takut dan berkeliaran di sepanjang sungai untuk mencari kawasan yang selamat. Apabila mendapat aduan kes ini daripada penduduk kampung, Jabatan Perlindungan Hidupan Liar dan Taman Negara (Perhilitan) telah menghantar anggotanya untuk mengesan buaya berkenaan di sungai tersebut.

Isu pencemaran daripada penambakan laut sewaktu pembinaan pelabuhan LBT dilaporkan berlaku dan ia memberi kesan kepada masyarakat setempat (Malek et al., 2022). Contohnya, kira-kira 800 orang nelayan di Lekir telah hilang mata

pencarian berikutan kerja-kerja mengorek lumpur yang dijalankan untuk projek menambak laut untuk tapak pembinaan pelabuhan LBT kira-kira 300 meter dari pantai Lekir pada Oktober 1997 (Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak, 1995-2000). Projek tersebut yang dijalankan sejak September 1997 telah menyebabkan nelayan pantai terpaksa mencari jalan lain untuk menambah pendapatan mereka. Sejak kerja-kerja mengorek lumpur itu bagi pembinaan pelabuhan LBT itu dijalankan, nelayan pantai yang memancing, membubu dan menggunakan pukut hanyut mengalami kesukaran untuk mendapatkan hasil yang banyak dan ini menyebabkan kehidupan mereka terjejas. Pencemaran air laut juga menyebabkan banyak pukut dan bubu rosak kerana diselaputi lumpur tebal dan minyak akibat kerja-kerja mengorek lumpur. Persatuan Nelayan Kawasan Pasir Panjang sebelum itu mahu syarikat yang terbabit mencari kawasan lebih jauh dari pantai berikutan pendapatan nelayan pantai telah pun terjejas teruk kerana kehilangan tapak menangkap ikan yang sesuai (Rekod Tindakan Persatuan Nelayan Pasir Panjang. Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000). Sebelum projek tersebut dilaksanakan, pihak Persatuan Nelayan Kawasan Pasir Panjang telah dijemput oleh Unit Perancang Ekonomi Negeri (UPEN) Perak untuk membincangkan mengenai projek tersebut. Syarikat terbabit telah dituntut untuk memberikan pampasan sebanyak RM30,000 kepada semua nelayan di sekitar pelabuhan LBT tersebut bagi membolehkan mereka membeli peralatan menangkap ikan seperti bot dan enjin sangkut berkuasa besar. Ini disebabkan nelayan terpaksa pergi ke tengah laut seperti di Pulau Sembilan bagi menangkap ikan kerana perairan Lekir tidak lagi sesuai. Nelayan sudah dua kali mengadu kepada Pejabat Perikanan daerah Manjung yang berjanji untuk membawa masalah ini kepada pihak berkenaan (Arkib Jabatan Perikanan, 1995-2000). Akhirnya isu ini selesai apabila pampasan yang diminta telah diperoleh daripada Dana Nelayan Pantai yang ditubuhkan.

Apabila Pelabuhan Lumut dibuka, kawasan perindustrian di sekitarnya perlu juga dirombak dan ditetapkan lokasinya secara tersusun. Walau bagaimanapun, isu yang turut timbul apabila tiga belas orang pemborong ikan pada Disember 1997 telah meminta Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM) Perak untuk menanggung pelaksanaan pasar borong di jeti LKIM di Pelabuhan Lumut yang dijadualkan bermula pada 1 Januari 1998 (Fail Lembaga Kemajuan Ikan, 1995-2000). Bantahan telah diterima daripada semua pemborong ikan sekitar daerah ini yang mendakwa pelaksanaan pasar borong itu telah merugikan mereka. Ini kerana tapak yang dipilih itu tidak sesuai dan jauh dari pusat bandar. Selain itu ketiadaan pengangkutan awam yang menghubungi pasar borong itu dengan pekan Sitiawan juga menyukarkan pengguna untuk ke pasar borong tersebut. Pelaksanaan rancangan tersebut dilihat membebankan semua pemborong kerana terpaksa menanggung perbelanjaan tersembunyi yang lain. Contohnya, mereka terpaksa membayar lesen sebanyak RM100 setahun, sewa tapak RM100 sebulan serta gaji pekerja dan perbelanjaan pengangkutan setiap hari yang selama ini tidak perlu untuk dibayar. Setelah mendengar pandangan pemborong ini, akhirnya pihak LKIM akur dengan tidak meneruskan perancangan tersebut.

Isu pembangunan komuniti nelayan turut juga diambil perhatian oleh pengurusan Pelabuhan Lumut. Antara isu yang diambil perhatian adalah kekurangan industri hiliran daripada komuniti nelayan (Muhammad Amnan, 2021). Untuk itu, Pelabuhan Lumut telah bekerjasama dengan Pusat Pengembangan Perikanan Laut (PPPL) Manjung dalam mengadakan siri kursus pemprosesan keropok lekor bagi

memberi pendedahan kepada orang ramai terhadap pentingnya usaha menghasilkan sendiri produk makanan (Laporan Kursus Pemprosesan Keropok Lekor. Fail Pelabuhan Lumut, 1995-2000). Kursus sehari secara percuma itu dijalankan di Pusat Pengembangan Perikanan Laut (PPPL) Manjung dan telah dihadiri seramai 26 orang peserta daripada keluarga nelayan pada Julai 1998. Peserta yang mengikuti kursus tersebut telah didedahkan dengan penggunaan peralatan moden dan canggih bagi memastikan semua produk makanan yang dihasilkan adalah berkualiti dan bersih. PPPL juga telah memperkenalkan produk industri baru dalam pembuatan keropok lekor. Bentuk keropok montel yang pendek itu sesuai untuk dikomersilkan kerana ia mudah disimpan, tahan lama dan lebih sedap dimakan. Antara contoh kejayaan program ini yang boleh dibanggakan adalah Puan Salamiah Daud yang telah berjaya membebaskan keluarganya daripada belunggu kemiskinan (Laporan KEMAS dan Jabatan Perikanan Perak dalam Membangunkan Usahawan. Fail Pelabuhan Lumut, 1995-2000). Projek itu bermula dengan berbekalkan modal RM100 sebelum Jabatan Kemajuan Masyarakat (KEMAS) memberi bantuan berbentuk sebuah mesin pengadun tepung, penghancur udang dan alat membungkus. Salamiah kemudian dilantik sebagai salah seorang anak angkat Jabatan Perikanan Perak menerusi skim usahawan perikanan yang dikelolakan Pusat Pengembangan Perikanan Laut (PPPL) Manjung Kampung Acheh. Beliau telah berjaya mengeluarkan kira-kira 2,000 kilogram keropok udang yang siap dikeringkan setiap bulan dan dijual pada harga borong kepada pelanggan tetap dari Kedah, Kuala Lumpur, Lumut, Taiping dan Kuala Kangsar.

Isu Aktiviti Ekonomi Menyalahi Undang-Undang

Kawasan Pelabuhan Lumut atau lebih spesifik di Sungai Dinding mempunyai latar belakang rekod penyeludupan yang tinggi disebabkan perairan lautnya yang panjang dan bersambung dengan perairan Selat Dinding yang luas (Rekod Aktiviti Penyeludupan di Kawasan Pelabuhan Lumut. Fail Pelabuhan Lumut, 1995-2000). Keadaan geografi sebegini telah menyukarkan pihak berkuasa bagi melakukan rondaan. Aktiviti penyeludupan di kawasan ini telah meningkat lebih-lebih lagi disebabkan oleh kenaikan cukai perkhidmatan dan cukai import rokok dan minuman keras. Rokok keretek merupakan barangan nombor satu yang diseludup kerana terdapat pasaran yang besar bagi rokok tersebut. Apabila Pelabuhan Lumut ini dibuka, pihak kastam Daerah Manjung telah mulai mempertingkatkan semua aspek pengendalian kes penyeludupan termasuklah kecekapan dalam pengawasan, keperluan tenaga kerja dan logistik yang mencukupi (Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung, 1990-2000). Strategi yang lebih agresif perlu ditekankan untuk memerangi aktiviti jenayah tersebut. Isu penyeludupan ini turut sama dibanteras oleh Polis Marin yang mempunyai ibu pejabatnya di kawasan perindustrian Pelabuhan Lumut.

Pada Mac 2008, Polis Marin yang meronda sekitar Pelabuhan Lumut telah berjaya menumpaskan satu sindiket penyeludupan rokok keretek bernilai RM871,541 selepas menahan sebuah bot pancung yang dipenuhi dengan rokok berkenaan yang dipercayai dibawa masuk dari Indonesia. Tangkapan itu dilakukan kira-kira jam 4 pagi oleh sepasukan lima anggota yang diketuai oleh Koperal Kamal Din. Pasukan terbabit ketika itu sedang menjalankan Ops Cegah Jenayah Octopus yang menggunakan bot ronda PSC 24. Selepas menerima makluman awam, sepasukan anggota dikejarkan ke perairan Sungai Sempit berhampiran Pelabuhan Lumut. Hasil

pemeriksaan akhirnya mendapati sebuah bot pancung yang sarat dengan 57 buah kotak besar (5,700 kartun) rokok Gudang Garam Nusantara dan 93 buah kotak Gudang Garam Surya (7,440 kartun) cuba diseludup masuk dari negara jiran ke daerah ini. Nilai rampasan keseluruhan termasuk rokok, duti import, duti eksais, cukai jualan, bot dan enjin sangkut telah dianggarkan kira-kira RM871,541. Susulan daripada isu penyeludupan yang semakin meningkat, kerajaan negeri telah mengarahkan Jabatan Kastam dan Eksais Diraja dan Polis Marin Cawangan Lumut untuk memperhebatkan operasi membanteras kegiatan penyeludupan. Usaha membanteras penyeludupan ini perlu dijalankan dari semasa ke semasa melalui operasi besar-besaran. Ini antara lain kerana pendapatan negara boleh terjejas disebabkan kerajaan telah mengalami kerugian berjuta-juta ringgit apabila kurangnya pendapatan daripada hasil cukai barangan (Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000).

Ada pula laporan mengenai dalang sindiket penyeludupan keretek yang dilakukan di perairan Pelabuhan Lumut oleh warga Indonesia yang sanggup menggadai nyawa dengan terjun ke dalam laut apabila dikejar Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) Perak pada Disember 2010 (Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung, 2005-2010). Sindiket tersebut telah mengalami kerugian hampir RM1 juta apabila semua keretek yang cuba diseludup di dalam dua bot nelayan itu telah dirampas oleh APMM dalam Ops Cegah Jenayah Octopus menggunakan bot ronda Kilat 10 dan 11. Kedua-dua bot yang telah dirampas itu kemudiannya ditunda ke jeti Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM) di Pelabuhan Lumut untuk tindakan lanjut. Kes berkenaan telah disiasat mengikut Seksyen 135(1)(e) Akta Kastam 1967 yang membawa hukuman denda 10 kali ganda daripada nilai rampasan atau penjara 10 tahun jika sabit kesalahan. Semua rokok berkenaan adalah buatan Indonesia yang dipercayai diseludup melalui jalan laut dan mendarat di sebuah lokasi pendaratan haram di Lumut. Ia dipercayai mahu dijual di pasaran gelap terutama di Daerah Manjung dan Ipoh.

Polis Marin telah mendakwa bahawa penduduk tempatan turut terbabit dalam kegiatan membawa masuk pendatang tanpa izin (Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung, 1990-2000). Ia bahkan menjadi sumber pendapatan yang lumayan bagi penduduk tempatan terbabit, terutama bagi memenuhi keperluan pekerja buruh di projek pembangunan Pelabuhan Lumut. Berdasarkan siasatan, ramai pendatang tanpa izin dipercayai telah bekerja secara haram selama beberapa tahun dengan majikan di ladang dan di tapak pembinaan pelabuhan. Contohnya dalam Ops Ngah 2, seramai 83 orang pendatang tanpa izin telah ditahan termasuk lima orang wanita. Daripada jumlah itu, seramai 74 orang daripadanya adalah warganegara Indonesia, 6 orang rakyat Thailand, 2 orang rakyat Kemboja dan seorang berbangsa Bangladesh yang kesemuanya berusia di antara 19 dan 45 tahun. Operasi tersebut dijalankan di antara jam 12 tengah malam dan 4 pagi ketika kebanyakan pendatang sedang tidur di rumah kongsi. Mereka ditahan kerana tidak mempunyai dokumen kerja dan perjalanan yang sah serta tinggal di negara ini melebihi had dan bekerja di luar kawasan yang ditetapkan. Mereka telah didakwa mengikut Seksyen 56 (1)(d), 15 (4) dan 39 (b) Akta Imigresen 59/63 semakan 1975 yang boleh didenda sebanyak RM10,000 atau lima tahun penjara atau kedua-duanya sekali jika sabit kesalahan. Polis Marin juga turut mengesan pelbagai taktik pendatang tanpa izin untuk mengelak diri daripada dikesan oleh pihak berkuasa, termasuklah tidur di bawah pokok kelapa sawit. Penguatkuasaan secara bersepadu antara Agensi Penguatkuasaan Maritim,

Jabatan Marin, Perikanan, Jabatan Kastam, Imigresen, dan Polis Diraja Malaysia perlu dipergiatkan untuk mengawal isu pendatang tanpa izin ini daripada menjadi lebih parah.

Polis Marin turut terlibat dalam mengendalikan kes pembelian barangan yang tidak berdaftar terutamanya yang berlaku semakin kerap berlaku selepas pembukaan Pelabuhan Lumut (Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung, 2000-2005). Contohnya, pasukan Polis Marin Kampung Kg Acheh telah menumpaskan satu sindiket pembelian dan penjualan diesel tanpa permit serta penyimpanan gas cecair petroleum yang melebihi permit di sebuah premis di Kampung Cina, Sitiawan pada Julai 2005. Seorang wanita berusia dalam lingkungan 30-an telah ditahan dalam serbuan itu selepas pihaknya melakukan serbuan di sebuah gudang. Dalam serbuan itu, polis menemui gas cecair petroleum melebihi permit yang dibenarkan dalam gudang tersebut. Sebanyak 65,515 kilogram gas domestik yang disimpan di dalam gudang terbabit telah ditemui. Mengikut permit dimiliki, mereka hanya dibenarkan menyimpan 63,300 kilogram gas domestik. Dalam serbuan itu, polis turut merampas 1,200 liter minyak diesel yang dipercayai telah disimpan juga tanpa permit. Sindiket terbabit masih mengambil kesempatan daripada perbezaan harga domestik dan industri untuk mengaut keuntungan dengan menjualnya kepada sektor swasta. Polis marin turut merampas sebuah pam untuk memindahkan gas domestik ke dalam tong gas bagi kegunaan industri. Nilai semua rampasan dianggarkan RM12,650. Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna (KPDNHEP) Perak juga turut merampas sejumlah 60,000 liter diesel bernilai RM111,00 yang dipercayai cuba diseleweng penjualannya dalam satu operasi di sebuah stor penyimpanan bahan api berkenaan di Jalan Damar Laut-Pantai Remis pada Ogos 2007 (Rekod Majlis Perbandaran Manjung, 2005-2010). Sebuah lori berharga RM30,000 yang dipercayai digunakan sindiket itu untuk menghantar bahan berkenaan kepada pelanggan telah turut dirampas dalam operasi tersebut. Operasi tersebut telah dilakukan hasil daripada maklumat orang awam dan ia turut mendapat bantuan daripada Agensi Penguatkuasa Maritim Malaysia (APMM).

Isu penyeludupan benih kerang juga adalah antara jenayah yang kerap dilaporkan berlaku di sekitar Pelabuhan Lumut (Arkib Jabatan Perikanan, 1995-2000). Jabatan Perikanan telah mematahkan cubaan menyeludup benih kerang yang dianggarkan bernilai lebih RM100,000 ke negara jiran dalam satu operasi pada Julai 2006. Dua orang anggota yang diketuai oleh Timbalan Pegawai Perikanan, Shamsul Kamal Ariffin telah dihantar untuk mengesan sebuah lori yang dipercayai membawa benih kerang berkenaan selepas menerima maklumat daripada orang ramai. Ketika berada di persimpangan lampu isyarat Kampung Lumut Kiri, Jalan Seri Manjung-Pantai Remis kira-kira jam 3.35 petang, anggota terbabit telah mengesan sebuah lori dalam keadaan mencurigakan dan menahan lori berkenaan. Kes menyeludup kerang ini kerap berlaku terutamanya apabila musim pembenihan anak kerang sedang dilakukan.

Isu penangkapan ikan secara haram turut juga terbongkar apabila pengawasan oleh pihak berkuasa lebih diperketatkan apabila Pelabuhan Lumut mulai dibuka (Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung, 1990-2000). Kes nelayan asing memasuki perairan Lumut telah beberapa kali telah dilaporkan berlaku. Antaranya adalah kes perbicaraan 77 orang nelayan Indonesia yang menghadapi tuduhan menangkap ikan secara haram di perairan Lumut yang diadakan secara terbuka (open

trial) di jeti Jabatan Perikanan, Kampung Aceh (Arkib Jabatan Perikanan, 1995-2000). Hakim Mahkamah Majistret Sitiawan, Mohd Suradi Ismail pada November 1996 telah memutuskan sebutan kes itu perlu diadakan secara terbuka kerana bilangan nelayan Indonesia yang terlalu ramai dan mengambil kira soal keselamatan (Fadzli et al., 2022). Mereka telah didakwa mengikut Seksyen 15 (1) (a) Akta Perikanan 1985 dan jika sabit kesalahan boleh didenda sehingga RM1juta bagi taikong dan RM100,000 bagi awak-awak (Arkib Jabatan Perikanan, 1995-2000). Nelayan terbabit telah ditahan dalam Operasi Samudera Gagah membabitkan Jabatan Perikanan, Tentera Laut Diraja Malaysia (TLDM) dan polis marin.

Isu penangkapan ikan secara haram berhampiran Pelabuhan Lumut turut mendapat perhatian apabila Majistret Nurshahida Abdul Rahim pada Oktober 2010 telah menjatuhkan hukuman denda sebanyak RM200,000 terhadap tekong bot, Khairul Salleh manakala tiga anak kapalnya, Udin Asron, Amir Mat Isa dan Juar Baharom masing-masing didenda RM20,000 (Arkib Jabatan Perikanan, 2005-2010). Mereka berasal dari Tanjung Balai, Sumatera yang telah dituduh menangkap ikan menggunakan pukut rawai tanpa kebenaran. Ini bertentangan dengan mana-mana perjanjian perikanan antarabangsa dan tanpa permit yang sah dari Ketua Pengarah Perikanan Malaysia mengikut Seksyen 19, Akta Perikanan 1985 di perairan Selat Dinding kira-kira 18 batu nautika dari Pulau Jarak pada jam 2.08 petang 27 September 2010. Terdahulu dalam rayuannya, Khairul mendakwa mereka tidak sedar mereka sudah memasuki perairan Malaysia kerana hanya menggunakan kompas sebagai panduan ketika menangkap ikan. Empat orang nelayan itu adalah sebahagian daripada 12 orang warganegara Indonesia yang ditahan bersama dua bot nelayan kerana mencerooboh perairan negara.

Majlis Perbandaran Manjung (MPM) dan Pelabuhan Lumut saling membantu dalam menguruskan pentadbiran terutama yang melibatkan syarikat-syarikat yang beroperasi di pelabuhan. Antara isu pematuhan standard syarikat yang dilaporkan adalah mengenai syarikat *Dindings Poultry Processing Sdn Bhd* (Laporan Pemeriksaan di Kilang *Dindings Poultry Processing Sdn Bhd*. Fail Pelabuhan Lumut, 2005-2010). Ini terjadi apabila Pejabat Agama Islam Daerah Manjung telah mengarahkan ayam diprosesnya tidak dibawa keluar untuk diedarkan. Ini berkaitan isu status halal ayam keluaran syarikat tersebut yang diragui. Majlis Perbandaran Manjung (MPM), pengurusan Pelabuhan Lumut, Jabatan Agama Islam Perak (JAIP) dan Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna (KPDNHEP) telah datang memeriksa kilang syarikat berkenaan. Antara kesalahan yang dikesan JAKIM ialah sesetengah ayam telah didapati disembelih sebanyak dua kali (Laporan Siasatan terhadap Isu Pematuhan Standard Halal Ayam Dindings. Fail Pelabuhan Lumut, 2005-2010). Ini terjadi apabila selepas penyembelihan pertama tidak sempurna dan ayam yang sudah mati sebelum disembelih. Selain itu, proses melalikan ayam yang menggunakan air panas telah dikawal oleh pekerja bukan Islam sekali gus melanggar syarat sah penyembelihan untuk haiwan halal yang mewajibkan ia dilakukan oleh individu beragama Islam. Kilang berkenaan dianggarkan mengeluarkan kira-kira 60,000 ekor ayam sehari untuk pasaran di seluruh negara. Majlis Perbandaran Manjung (MPM) turut meneliti sama ada syarikat memproses ayam daging itu telah melanggar syarat pelesenan yang ditetapkan. Jabatan Bangunan serta Jabatan Kesihatan dan Perkhidmatan Bandar (Bahagian Pelesenan) MPM telah melakukan siasatan di kilang pemprosesan ayam milik syarikat tersebut. Susulan daripada isu halal ini, pengurusan *Dindings Poultry Processing Sdn Bhd* telah

memberi jaminan untuk memastikan masalah berhubung kaedah pemprosesan ayam mengikut hukum syarak ini diatasi dengan panduan kumpulan pakar yang dilantik.

Isu Pemeliharaan Sumber Alam Sekitar

Laporan Indeks Kualiti Udara dan Air pada tahun 1995 telah menunjukkan bahawa antara sungai yang berstatus sederhana tercemar di Perak ialah Sungai Dinding yang berhampiran dengan Pelabuhan Lumut (Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak, 1995-2000). Stesen pemantau ini telah menganalisis kadar oksigen biokimia (BOD), kadar oksigen kimia (COD), nitrogen ammonia, kepadatan pepejal dan oksigen larut yang terdapat di sungai tersebut.

Antara isu yang berkaitan dengan pemuliharaan alam sekitar ini berlaku apabila Jabatan Alam Sekitar (JAS) Perak telah menyiasat dakwaan penduduk berhampiran Pelabuhan Lumut berkaitan isu tumpahan belerang, amang dan simen yang telah mencemari Sungai Dinding. Bahan pencemar tersebut dipercayai tumpah ke sungai ketika operasi mengangkut bahan berkenaan dari sebuah kapal di Pelabuhan Lumut. Penduduk pernah pada peringkat awal mengusahakan ternakan siput sudu dan kerang di kawasan tersebut dan projek itu terpaksa dihentikan selepas ujian mendapati ada keracunan serta pencemaran di sungai tersebut. Penduduk terbabit telah meminta Jabatan Alam Sekitar (JAS) untuk segera memindahkan segera kawasan penyimpanan amang kerana ia dipercayai boleh menyebabkan pencemaran alam sekitar. Banyak aduan daripada orang ramai yang mahukan kawasan menyimpan amang tersebut dikosongkan. Jabatan Alam Sekitar (JAS) pada akhirnya telah mengarahkan tempat penyimpanan amang tersebut dibersihkan dan dikosongkan mengikut prosedur yang betul.

Isu pencemaran laut daripada kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan ini dan kesannya telah digambarkan secara jelas dalam kajian Mobilik (2016). Pencemaran laut daripada kapal-kapal yang melintasi perairan Malaysia telah memberi kesan yang serius terhadap persekitaran laut termasuk pencemaran minyak, sisa-sisa plastik dan bahan pencemar lain yang boleh merosakkan ekosistem laut dan mengancam kehidupan laut. Contohnya, sisa plastik yang dibuang secara tidak bertanggungjawab boleh mencemarkan pantai, pulau dan kawasan pesisir sungai yang penting untuk ekopelancongan di Malaysia. Selain itu, Mobilik turut menekankan tanggungjawab untuk melindungi alam sekitar di kawasan perairan pelabuhan tersebut. Walaupun wujudnya undang-undang dan peraturan yang sedia ada, pelaksanaannya masih perlu diperkasakan. Keberkesanan undang-undang dan langkah-langkah kawalan pencemaran laut daripada kapal-kapal perlu dipertingkatkan bagi memastikan kelestarian alam sekitar laut Malaysia terus terjamin. Antara contoh cabaran yang dihadapi termasuklah ketidakseimbangan dalam interpretasi undang-undang maritim kebangsaan di kalangan agensi-agensi yang berbeza yang boleh mengakibatkan strategi yang tidak efektif dalam mengawal pencemaran laut.

Perubahan kualiti air sungai di Pelabuhan Lumut turut terbukti dapat menjejaskan projek akuakultur terutamanya ternakan ikan sangkar yang diusahakan oleh penduduk (Rekod Pencemaran Sungai Dinding di Pelabuhan Lumut. Majlis Perbandaran Manjung, 1990-2000). Beribu-ribu ikan dalam sangkar dan ikan laut di sekitar Sungai Dinding telah didapati mati dipercayai akibat pencemaran daripada kawasan industri di kawasan tersebut. Ekoran pembuangan 41 buah tong bahan kimia

potassium cyanide di tapak pelupusan sampah sekitar Sungai Dinding tersebut, orang ramai berasa bimbang untuk memakan ikan kerana bimbang ikan yang dijual di pasar telah tercemar dengan bahan kimia berbahaya itu. Kebimbangan tersebut kian bertambah selepas dakwaan kononnya sesiapa yang memakan ikan tercemar akan mendapat penyakit kulit, barah dan keracunan makanan. Analisa kimia telah mengesahkan perairan tersebut terutama di Selat Dinding telah tercemar dengan racun *potassium cyanide*. Pencemaran *potassium cyanide* ini turut tidak terkecuali menimpa penternak udang harimau. Antara kes yang dilaporkan berlaku adalah apabila kira-kira 50 orang penternak udang harimau di sekitar Pelabuhan Lumut telah mendakwa mendapat kerugian besar apabila ternakan udang masing-masing telah didapati mati dipercayai berpunca daripada pencemaran bahan kimia beracun tersebut. Antara kawasan yang terlibat ialah di Kampung Baru, Kampung Telaga Nanas dan Pantai Remis yang merupakan kawasan ternakan udang harimau terbesar di negara ini. Kesan daripada sisa pembuangan *potassium cyanide* itu dipercayai masih bertindak balas selepas beberapa bulan dan mencemarkan kawasan pesisir pantai termasuk di Sungai Dinding. Para penternak terpaksa menerima kesan pencemaran tersebut kerana kolam ternakan masing-masing secara terus menggunakan air sungai berkenaan.

Hasil kecuaihan segelintir pihak, sebanyak sepuluh buah kolam udang yang dibuka oleh lima orang pengusaha yang berhampiran projek Jambatan Sungai Dinding di Pelabuhan Lumut telah mengalami masalah pencemaran air (Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak, 1995-2000). Ia berlaku berikutan tindakan kontraktor yang terbabit dalam projek Jambatan Sungai Dinding berkenaan telah membuang pokok kelapa sawit yang ditebang ke dalam parit berhampiran. Ini menyebabkan air sungai berkenaan tidak lagi sesuai digunakan sebagai sumber air untuk projek ternakan udang harimau. Beberapa batang kelapa sawit telah dilonggokkan di dalam parit dan air dari parit itu mengalir keluar ke Sungai Tiong. Kesannya, air di dalam parit tersebut yang dulunya jernih kini bertukar warna menjadi hitam pekat apabila bercampur dengan sisa kelapa sawit yang telah dibuang. Pengusaha ternakan yang sepatutnya sudah memulakan projek ternakan itu terpaksa menangguhkannya buat sementara waktu bagi menunggu sehingga air dalam sungai tersebut pulih seperti biasa untuk membolehkan air tersebut disedut ke dalam kolam udang mereka.

Pelabuhan Lumut turut terlibat pada peringkat awal dalam pembinaan pulau buatan Lekir bagi menempatkan projek TNB (Catatan Pampasan untuk Nelayan dan Penternak Siput Sudu Akibat Projek Pulau Lekir. Fail Pelabuhan Lumut, 2005-2010). Ada laporan berkaitan ternakan siput sudu yang terdedah kepada risiko kematian apabila kualiti air di sekitar pulau buatan tersebut menjadi tidak memuaskan. Satu kes yang dilaporkan berlaku di Sungai Limau Lekir apabila nelayan telah kehilangan mata pencarian dan penternak siput sudu yang telah terjejas kegiatan harian mereka berikutan projek pulau buatan manusia di Lekir ini. Berdasarkan mesyuarat dengan pemaju projek, Desa Kilat Sdn Bhd, Jabatan Perikanan negeri, Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM) negeri, wakil Pelabuhan Lumut dan Pejabat Daerah Manjung, pihak terbabit telah bersetuju bahawa masalah nelayan tersebut boleh diatasi dan pampasan yang berpatutan juga diberikan (Dokumen TNBJ, 2005-2010). Ini disebabkan projek berkenaan telah memberi kesan besar terhadap pendapatan nelayan dan penternak siput sudu yang sudah lama menjalankan kerja tersebut. Hanya nelayan di tiga buah kampung yang terbabit secara langsung dalam projek berkenaan pada akhirnya telah dibayar ganti rugi sewajarnya iaitu Kampung Teluk Penchalang, Kampung Permatang dan Kampung Datuk Seri Kamaruddin.

Pada awal perkembangan projek kerjasama antara Pelabuhan Lumut dengan Vale turut juga mengundang protes berkaitan isu pencemaran alam sekitar (Fail Vale S.A, 2005-2010). Sahabat Alam Malaysia (SAM) telah membantah pengubahan status zon dan guna tanah kawasan pelancongan di Teluk Rubiah tersebut kepada kawasan perindustrian pada Jun 2010. Mereka membantah kawasan tersebut yang dicadangkan untuk dibangunkan sebagai kilang memproses bijih besi. Peranan masyarakat setempat dalam memberikan maklum balas terhadap apa-apa projek pembangunan telah disyorkan oleh kajian Prabhakaran (2016) yang menekankan mengenai peranan penting komuniti tempatan dalam mengurangkan bahan pencemar di destinasi pelancongan. Salah satu isi penting dalam kajian ini adalah penekanan terhadap kesedaran dan penyertaan masyarakat setempat dalam usaha pemuliharaan alam sekitar. Contohnya, melalui penyertaan aktif dalam program pembersihan pantai, kempen kesedaran alam sekitar dan memberikan sumbang saran kepada agensi kerajaan yang terbabit berkaitan mana-mana projek yang sedang dibangunkan. Komuniti tempatan terbukti dapat membantu mengurangkan pencemaran laut yang boleh memberi impak negatif kepada ekosistem alam sekitar di Malaysia. Selain itu, kajian ini juga menggariskan keperluan untuk melibatkan seramai mungkin pihak berkepentingan dalam usaha pemuliharaan alam sekitar. Contohnya, kerjasama antara pihak berkuasa tempatan, pertubuhan bukan kerajaan (NGO) dan syarikat tempatan agar dapat membawa kepada usaha yang lebih berkesan dalam mengurangkan sisa pencemaran. Prabhakaran juga menekankan tentang pentingnya pendidikan alam sekitar kepada komuniti tempatan mengenai kesan negatif sisa pencemaran terhadap alam sekitar. Contohnya, melalui program pendidikan awam atau bengkel kesedaran agar masyarakat tempatan dapat memahami kesan negatif pencemaran laut terhadap hidupan laut di kawasan mereka. Selain itu, kajian ini juga menekankan tentang kepentingan pelaksanaan dasar-dasar yang lebih ketat berkaitan dengan pengurusan sisa pencemaran yang mungkin dihasilkan oleh kilang dan industri pesisir sungai. Contohnya, dengan menguatkuasakan undang-undang yang lebih tegas terhadap pembuangan sisa plastik dan sisa bahan kimia yang tidak selamat ke dalam laut. Ini dapat melindungi ekosistem marin yang unik dan memastikan kelestarian destinasi pelancongan pantainya.

Sahabat Alam Malaysia (SAM) telah mendakwa tanah yang digunakan untuk projek berkenaan adalah seluas kira-kira 600 hektar dan ia telah dikategorikan sebagai Kawasan Sensitif Alam Sekitar Tahap II (KSAS Tahap II) (Dokumen Vale S.A, 2005-2010). Pengubahan status tanah kawasan pelancongan kepada kawasan projek kilang bijih besi itu telah dikatakan bertentangan dengan objektif Rancangan Tempatan Daerah Manjung (RTD Manjung) dan tidak selaras dengan Dasar Alam Sekitar Negara, Dasar Perhutanan Negara dan Rancangan Fizikal Negara. Kerajaan negeri dikatakan tidak mengambil kira bantahan daripada pelbagai pihak yang diutarakan melalui Pendengaran Awam yang telah dibuat. SAM bimbang projek kilang tersebut membawa kesan negatif terhadap alam sekitar dan sosioekonomi penduduk di kawasan persekitaran terutamanya kepada golongan nelayan (Surat Kebimbangan SAM Terhadap Kesan Negatif Projek Kilang ke Atas Alam Sekitar dan Sosioekonomi Penduduk. Fail Pelabuhan Lumut, 2005-2010). Berdasarkan ulasan Jabatan Perlindungan Hidupan Liar dan Taman Negara (Perhilitan) Perak, kawasan cadangan projek tersebut masih kaya dengan pelbagai flora dan fauna serta kebanyakannya dilindungi mengikut Akta Perlindungan Hidupan Liar 1972. Projek itu juga boleh mengakibatkan kemusnahan dan kekurangan hidupan akuatik dan sumber marin di

pesisir pantai termasuklah kawasan batu karang di Pulau Katak yang terletak berhadapan kawasan tersebut.

KESIMPULAN

Kajian ini telah membincangkan isu-isu yang berbangkit selepas pembukaan Pelabuhan Lumut pada tahun 1995 terutamanya di kawasan industri di pesisir Sungai Dinding dan di Teluk Rubiah. Isu-isu yang diketengahkan merangkumi isu infrastruktur, isu sektor ekonomi perikanan, isu aktiviti ekonomi yang menyalahi undang-undang dan isu pemeliharaan alam sekitar. Kesan pembangunan pelabuhan ini terhadap isu-isu sosial setempat perlu dikaji secara lebih mendalam untuk penyelesaian yang tuntas. Kajian ini turut mencadangkan perlunya dasar-dasar yang lebih holistik untuk memastikan pembangunan pelabuhan adalah selaras dengan objektif pembangunan sosioekonomi dan alam sekitar. Selain itu, penguatkuasaan undang-undang yang lebih ketat berkaitan dengan pengurusan sisa pencemaran daripada aktiviti industri di kawasan pesisir perlu dilakukan. Dapatan kajian ini diharapkan dapat menyumbang kepada pemahaman yang lebih mendalam mengenai peranan dan impak pelabuhan terhadap pembangunan sosioekonomi sesebuah kawasan.

PENGHARGAAN

Penulis merakamkan penghargaan kepada Jabatan Sejarah, Fakulti Sain Kemanusiaan, Universiti Pendidikan Sultan Idris kerana membantu dan memberi galakan dalam penulisan ini.

RUJUKAN

- Arkib Jabatan Alam Sekitar Negeri Perak. (1995-2000).
Arkib Jabatan Perikanan. (1995-2000).
Arkib Jabatan Perikanan. (1995-2000).
Arkib Jabatan Perikanan. (2005-2010).
Fail Pelabuhan Lumut. (2005–2010). Catatan pampasan untuk nelayan dan penternak siput sudu akibat Projek Pulau Lekir. Arkib Pelabuhan Lumut.
Dokumen TNBJ. (1995-2005). Arkib Tenaga Nasional Berhad.
Dokumen TNBJ. (2005-2010). Arkib Tenaga Nasional Berhad.
Dokumen Vale S.A. (2005-2010). Fail Vale S.A.
Fadzli, A. B. M., Mulia, D. S. H., & Ahmad, S. H. A. (2022). Faktor-faktor pencerobohan vesal nelayan asing di perairan Pantai Barat Sabah: Factors of enroachment by foreign fishing vessels into Sabah's west coast waters. *MANU Jurnal Pusat Penataran Ilmu dan Bahasa (PPIB)*, 33(2), 129-146.
Fail Lembaga Kemajuan Ikan. (1995-2000). Arkib Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia.
Fail Pelabuhan Lumut. (1995-2000).
Fail Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung. (1990-2000). Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung.
Fail Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung. (2000-2005). Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung.

- Fail Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung. (2005-2010). Arkib Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung.
- Laporan Jabatan Kerja Raya Daerah Manjung. (1995–2000). Fail tender pemasangan lampu isyarat Kampung Acheh–Kampung Sitiawan.
- Hlali, A., & Hammami, S. (2017). Seaport concept and services characteristics: Theoretical test. *The Open Transportation Journal*, 11(1). <https://doi.org/10.2174/1874447801711010001>
- Jensen, K. B. (2013). The qualitative research process. Dlm. A. Handbook of media and communication research (pp. 247-265). Routledge.
- Khalid, N., Ang, M., & Joni, Z. M. (2009). The importance of the maritime sector in socioeconomic development: A Southeast Asian perspective. *Tropical Coasts*, 4. Kuala Lumpur Stock Exchange. (2001). *Annual companies handbook* (Vol. 25). The Exchange.
- Laman sesawang rasmi Lumut Port. (2024, 31 Januari). <https://lumutport.com/about/>
- Laporan Kemalangan di Kg Acheh. (2006, April). Arkib Jabatan Kerja Raya.
- Laporan KEMAS dan Jabatan Perikanan Perak dalam Membangunkan Usahawan. (1995-2000). Fail Pelabuhan Lumut.
- Laporan Kerja-Kerja Pendalaman Dasar Sungai Dinding. (1995-2000). Fail Pelabuhan Lumut.
- Laporan Kerosakan Jalan Menghubungkan Kampung Baru dan Kampung Sungai Wangi. (1995-2000). Laporan Jabatan Kerja Raya Daerah Manjung.
- Laporan Kursus Pemprosesan Keropok Lekor. Fail Pelabuhan Lumut. (1995-2000). Arkib Pelabuhan Lumut.
- Laporan Pemeriksaan di Kilang *Dindings Poultry Processing Sdn Bhd*. Fail Pelabuhan Lumut. (2005-2010). Fail Pelabuhan Lumut.
- Laporan Peningkatan Pendapatan Nelayan Tradisional Melalui Industri Akuakultur di Daerah Manjung. (1995-2000). Arkib Jabatan Perikanan.
- Laporan Siasatan terhadap Isu Pematuhan Standard Halal Ayam Dindings. Fail Pelabuhan Lumut. (2005-2010). Fail Pelabuhan Lumut.
- Malaysia*, J. P., & SIRIM Berhad. (2023). *DOF Standard*.
- Malek, H. S. A., Ibrahim, S. Z., & Dahalan, W. S. A. W. (2022). Undang-undang laut di perairan Malaysia.
- Memo Keperluan Pendalaman Dasar Sungai Sitiawan. (1990-2000). Arkib Majlis Perbandaran Manjung.
- Memo Peningkatan Kawalan Keselamatan di Kawasan Pelabuhan Lumut. (1995-2000). Fail Pelabuhan Lumut.
- Mobilik, J. M., & Hassan, R. (2016). Marine pollution threat from shipping activity towards ocean sustainability. In *Aquatic Science Colloquium 2016: Experiences sharing in aquatic science research IV* (pp. 143-163).
- Muhammad Amnan, H. (2021). Industri perikanan negara terbela, 7-7.
- Othman Mohd Yatim. (1994). Dinding: Jajahan Istimewa di Perak. Persatuan Muzium Malaysia.
- Penyata Peruntukan Kerajaan Persekutuan untuk Pembangunan Infrastruktur di Daerah Manjung. (1995-2000). Arkib Perbadanan Kemajuan Negeri Perak.
- Prabhakaran, S., Nair, V., & Ramachandran, S. (2016). Community participation in mitigating marine waste to reduce climatic change in tourism destinations. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 8(5), 569-577.

- Rekod Aktiviti Penyeludupan di Kawasan Pelabuhan Lumut. (1995-2000). Fail Pelabuhan Lumut.
- Rekod Majlis Perbandaran Manjung. (1990-2000).
- Rekod Majlis Perbandaran Manjung. (2005-2010).
- Rekod Pembangunan Kawasan Industri di Lumut. (1995-2000). Perbadanan Kemajuan Negeri Perak.
- Rekod Pencemaran Sungai Dinding di Pelabuhan Lumut. (1990-2000). Majlis Perbandaran Manjung.
- Rekod Perbadanan Kemajuan Negeri Perak. (1995-2000).
- Rekod Tindakan Jabatan Laut Lumut terhadap Pengusaha Bot Penumpang. (1990-2000). Polis Gerakan Marin Cawangan Manjung.
- Rekod Tindakan Persatuan Nelayan Pasir Panjang. (1990-2000).
- Shafii, H., & Miskam, N. (2011). Pembentukan penunjuk dan indeks kualiti hidup bagi mengukur kesejahteraan hidup masyarakat di Pekan Parit Raja, Johor. Dlm. *Persidangan Kebangsaan Geografi dan Alam Sekitar*, Universiti Pendidikan Sultan Idris.
- Singke, D. (1997). Kesan pembinaan jalan raya terhadap sosio-ekonomi dan alam sekitar fizikal: Kajian kes di Jalan Ulu Awik, Saratok (Disertasi Sarjana). Universiti Malaya.
- Surat Kebimbangan SAM Terhadap Kesan Negatif Projek Kilang ke Atas Alam Sekitar dan Sosioekonomi Penduduk. (2005-2010). Fail Pelabuhan Lumut.

AHMAD FADZIL AHMAD SHUHAILI merupakan pelajar Ijazah Doktor Falsafah Kemanusiaan di Jabatan Sejarah, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Pendidikan Sultan Idris (UPSI). Bidang kajian beliau adalah sejarah sosioekonomi Malaysia dan sejarah industri Malaysia.

KHAIRI ARIFFIN (Ph.D) ialah Profesor Madya di Jabatan Sejarah, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Pendidikan Sultan Idris (UPSI). Bidang pengkhususan beliau ialah Sejarah Malaysia.