

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN**  
**DEWAN RAKYAT MALAYSIA**  
**MESYUARAT KEDUA, PENGGAL KELIMA**

**PERTANYAAN : LISAN**  
**DARIPADA : DATUK SERI HAJI AHMAD BIN HAMZAH**  
**KAWASAN : JASIN**  
**TARIKH : 24 JULAI 2017**  
**NO. SOALAN : 68**

**SOALAN**

Datuk Seri Haji Ahmad Bin Hamzah [Jasin] minta MENTERI PERDAGANGAN ANTARABANGSA DAN INDUSTRI menyatakan hakikat sebenar impak pelaburan republik rakyat China/Beijing ke atas negara-negara seperti Zimbabwe, Tanzania, Sri Lanka dan Indonesia yang dilaporkan umpama economic imperialisme oder baru yang kononnya telah memusnahkan negara-negara berkenaan dan bagaimanakah pula Malaysia boleh mengelakkan malapetaka yang sama berlaku ke atas negara kita.

## JAWAPAN

Tuan Yang di-Pertua,

Inisiatif, dengan izin, “*One Belt, One Road*” (OBOR) yang juga dikenali sebagai, dengan izin, *Silk Road Economic Belt and the 21<sup>st</sup>-Century Maritime Silk Road* adalah usaha China untuk membina rangkaian projek infrastruktur di seluruh Eurasia dengan tujuan menggalakkan perdagangan.

Pada amnya, projek-projek tersebut dibina di negara-negara membangun yang akan mendapat keuntungan kerana menjadi, dengan izin, kawasan “*transshipment*” dengan adanya rangkaian infrastruktur yang dibina. Penyediaan rangkaian infrastruktur juga menggalakkan pembangunan industri-industri baharu di kawasan-kawasan terbabit, seterusnya membantu usaha meningkatkan pengeluaran dan peluang penyertaan dalam rantai bekalan antarabangsa yang lebih meluas.

Sekiranya tiada perdagangan yang signifikan dan menguntungkan daripada pembinaan infrastruktur baharu tersebut, manfaat daripada inisiatif OBOR hanya mengalir ke satu arah iaitu kepada negara China. Ringkasnya, China mendapat faedah daripada pembiayaan dan pembinaan projek-projek infrastruktur, sementara negara-negara membangun menanggung risiko terutamanya risiko kewangan sekiranya aktiviti pembangunan tidak berkembang seperti yang dijangkakan. Antara negara-negara yang terpaksa menanggung implikasi kewangan susulan kegagalan pelaksanaan projek OBOR ini adalah negara Zimbabwe dan Sri Lanka.

Tuan Yang di-Pertua,

Walau bagaimanapun, beberapa negara ASEAN termasuk Malaysia telah mendapat faedah daripada inisiatif OBOR. Indonesia misalnya, melalui sebuah konsortium yang dipimpin oleh negara China telah membida kontrak untuk membina trek keretapi berkelajuan tinggi antara Jakarta dan Bandung. Indonesia telah memanfaatkan kesungguhan konsortium tersebut untuk memenangi konsesi utama dengan melonggarkan syarat pinjaman balik tanpa memerlukan jaminan pinjaman daripada Kerajaan Indonesia.

Dalam konteks Malaysia, impak inisiatif OBOR ini telah membawa kesan yang positif terutamanya bagi menggalakkan usahasama dan penglibatan syarikat-syarikat berkaitan Kerajaan dan sektor swasta tempatan dalam projek-projek pembangunan bagi merencanakan pertumbuhan ekonomi negara. Dengan saiz pasaran tempatan yang kecil, syarikat tempatan amat memerlukan peluang kepada akses pasaran yang lebih meluas. Jesteru, penglibatan negara dalam inisiatif OBOR memberi peluang bagi membangun dan memperkukuhkan rantaian bekalan syarikat-syarikat tempatan. Kerajaan turut mengenal pasti syarikat-syarikat yang mempunyai kepakaran untuk melabur dalam projek berkualiti, industri-industri berteknologi tinggi, berasaskan pengetahuan dan berintensif modal, terutama dalam teknologi yang pesat membangun.

Antara inisiatif terbaru melibatkan kerjasama DRB-HICOM Berhad (DRB-HICOM) dan Zhejiang Geely Holding Group (Geely Holding) yang merupakan rakan strategik PROTON Holdings Berhad (PROTON). Geely Holding telah membeli sebanyak 49.9 peratus saham PROTON.

Melalui kerjasama ini, PROTON mendapat akses kepada pelbagai platform serta enjin yang dibangunkan Geely Holding selain peluang menembusi pasaran baharu dengan lebih meluas termasuk pasaran Asia Tenggara.

Tuan Yang di-Pertua,

Kerajaan terus berusaha bagi memastikan inisiatif OBOR memberi impak semaksimum mungkin kepada ekonomi negara, teutamanya dengan membuka peluang penyertaan kepada komuniti perniagaan dan rakyat tempatan dalam pelaksanaan inisiatif-inisiatif ini. Kerajaan peka dan prihatin dengan cabaran dan risiko daripada penyertaan syarikat-syarikat asing di negara ini, termasuk dari negara China dan sentiasa berusaha menambahbaik langkah dan strategi berkaitan bagi memastikan kepentingan negara dan rakyat terus terpelihara,

Sekian, terima kasih

## 1. Disediakan oleh : .....

Nama : Jamaliah Hamzah  
Jawatan : Ketua Penolong Pengarah Kanan  
Bahagian : Dasar Pelaburan dan Fasilitasi  
Pedagangan  
Tel. H/P : 019-473 1706  
Tarikh :

## 2. Disemak oleh : .....

Nama : Noor Wahida Noordin  
Jawatan : Pengarah Kanan  
Bahagian : Dasar Pelaburan dan Fasilitasi  
Pedagangan  
Tarikh :

## 3. Diluluskan oleh : .....

Nama : Dato' Nik Rahmat Nik Taib  
Jawatan : Timbalan Ketua Setiasusaha (Industri)  
Tarikh :

## MAKLUMAT TAMBAHAN

### Antara contoh risiko kewangan yang telah ditanggung oleh negara Zimbabwe dan Sri Lanka adalah seperti berikut:

- Zimbabwe telah berhutang dengan China lebih dari USD1 bilion untuk projek pembangunan dan infrastruktur. China telah melupuskan hutangnya kepada Zimbabwe sebanyak USD40 juta pada tahun 2015 dan sebagai timbal balas, Zimbabwe berjanji akan meningkatkan penggunaan yuan China dalam rizab pertukaran matawang asingnya; dan
- Sri Lanka pula telah menerima pinjaman dari negara China untuk membina kemudahan pelabuhan dan lapangan terbang baharu di Hambantota. Apabila projek pelabuhan tersebut siap sepenuhnya, kemudahan pelabuhan tersebut akan menjadi yang terbesar seumpamanya di Asia Selatan. Walau bagaimanapun, akibat daripada perdagangan "seaborne" yang tidak memberangsangkan, Kerajaan Sri Lanka telah dibebankan dengan hutang negara sebanyak USD1.1 bilion. Sri Lanka juga terpaksa menyiapkan pelabuhan dan lapangan terbang serta membayar balik hutangnya kepada China bagi mengelakkan daripada kesulitan mendapatkan kemudahan kredit pada masa hadapan.

**Syarikat-syarikat negara China lain yang telah melaksanakan pelaburan dalam sektor perkilangan dan perkhidmatan di Malaysia termasuk:**

- Ye Chiu Non-Ferrous Metal (M) Sdn. Bhd. (logam asas);
- Longi Solar (Kch) Sdn. Bhd. dan Jinko Solar Technology Sdn. Bhd. (industri solar);
- Ji Kang Dimensi (M) Sdn Bhd (logam asas);
- Xiamen University (perkhidmatan pendidikan);
- Huawei Technologies (Malaysia) Sdn. Bhd. (ICT); dan
- CSR Rolling Stock (M) Sdn Bhd. (peralatan pengangkutan).

Kesemua projek-projek ini melibatkan 100% hak milik China.

**Antara projek-projek ikonik yang melibatkan pelaburan China termasuk:**

a) Forest City Iskandar Johor

Projek Forest City yang terletak di kawasan seluas 1,370 hektar di Tanjung Kupang dekat Gelang Patah, Johor melibatkan pelaburan komited sebanyak RM170 bilion serta mengambil masa sehingga 20 tahun untuk dibangunkan dan akan menyediakan lebih 220,000 peluang pekerjaan baharu menjelang tahun 2035. Pemaju Projek ultra-mega ini merupakan Country Garden Pacificview Sdn. Bhd. Projek bandar pintar ini akan dibangunkan di empat pulau buatan manusia dan telah diluluskan Penilaian Terperinci Kesan Alam Sekitar (DEIA). Struktur ekuiti berkesan dicadangkan untuk Country Garden Pacificview Sdn. Bhd. adalah seperti berikut:

Struktur Ekuiti	Peratus
Country Garden Holdings Limited (China)	60
Esplanade Danga 88 Bay Sdn. Bhd. (Malaysia)	40
Jumlah	100

b) Melaka Gateway

Salah satu projek pelaburan dari negara China ialah *Melaka Gateway*. Dilancarkan oleh YAB Dato' Sri Mohd Najib bin Tun Abdul Razak, Perdana Menteri Malaysia pada 7 Februari 2014 dan disenaraikan sebagai salah satu *Entry Point Projects (EPP)* bagi sektor pelancongan. Projek ini melibatkan pembangunan "*mix development*" di mana komponen-komponen projek di Melaka Gateway adalah lebih tertumpu kepada aktiviti-aktiviti projek pelancongan. Butir-butir projek yang dicadangkan adalah seperti berikut:

Master Developer	: KAJ Development Sdn. Bhd.
Struktur Ekuiti	: 100% rakyat Malaysia
Nilai Pembangunan Kasar (GDV)	: RM64 billion
Peluang pekerjaan	: 40,000 – 45,000 pekerjaan
Jumlah pelancong	: 2.5 pelancong setahun

Projek ini akan dibangunkan di atas tanah yang ditambah (seluas 1,359 ekar) dan merangkumi 4 buah pulau. Komponen-komponen pembangunan projek di pulau-pulau tersebut adalah seperti berikut:

- Pulau Melaka East 1 (PME1)

Melaka International Cruise Terminal / jeti kapal percutian, kapal layar dan feri, pusat membeli belah, kondominium & pangsapuri, hotel dan Melaka Eye (*Ferris Wheel*), *Wellness* dan Pusat pendidikan. Terminal/jeti kapal percutian dijangka akan beroperasi



pada suku kedua tahun 2018. Seramai 500 ribu pelancong dijangka menggunakan kemudahan ini pada tahun pertama.

- Pulau Melaka East 2 (PME2)  
Pusat dan kompleks perniagaan (Kewangan, “*Shared Services*” dan ciri-ciri yang berkonsep Teknologi Hijau).
- Pulau Panjang (PME3)  
*Melaka Gateway Deep Sea Port* yang merangkumi *Liquid Cargo Terminal*.
- Pulau Melaka (PME4)  
Kawasan Industri Maritim Teknologi Tinggi.

Pembangunan dan kerjasama yang telah dijalankan setakat ini adalah seperti berikut:

- MoA antara KAJ Development Sdn. Bhd. bersama Power China International Group Limited untuk menarik pelaburan sebanyak RM30 bilion dari negara China ke Melaka Gateway bagi PME1, PME2 dan PME3 (Pulau Panjang). Daripada jumlah RM30 billion tersebut, sebanyak RM8 bilion adalah kos pelaburan yang dijangkakan bagi pembangunan Multi-purpose International Deep Sea Port di Pulau Panjang – PME3.
- MoU antara Kerajaan Negeri Melaka bersama Province Government of Guangdong, China untuk pembangunan projek-projek di PME4 yang merangkumi Kawasan Industri Maritim Teknologi Tinggi, Terminal Kontena dan *Ship Building & Repair*.

c) East Coast Railway Link – ECRL

Laluan Kereta Api Pantai Timur (ECRL) merupakan jaringan perkhidmatan tren baharu akan merentasi Banjaran Titiwangsa yang melibatkan laluan sepanjang kira-kira 600 kilometer melalui beberapa buah bandar seperti Gombak, Mentakab, Jengka, Kuantan, Kuala Terengganu, Kota Bharu dan berakhir di Tumpat.

Seperti mana yang dimaklumkan oleh Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD), projek ini masih di peringkat awal di mana kajian selidik pasaran melalui kaedah Pelawaan Memberi Maklumat (RFI) sedang dilakukan SPAD dengan kerjasama Majlis Pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECERDC).

Projek ECRL dianggarkan bernilai RM55 bilion ini akan menjadi pemangkin ekonomi Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECER) membabitkan negeri-negeri Pahang, Terengganu, Kelantan dan sebahagian timur laut Johor.

Projek ECRL sepanjang 688km dari Port Klang ke Tumpat merentasi bandar utama seperti Gombak, Bentong, Mentakab, Kuantan, Kemaman, Kerteh, Kuala Terengganu dan Kota Bharu.

Negara China dipilih kerana tidak ada negara lain yang mampu menawarkan skim pembiayaan yang menarik seperti diberikan oleh China iaitu seperti berikut:

- kadar faedah yang rendah

- tiada pembayaran balik prinsipal dalam 7 tahun pertama projek tersebut

#### Manfaat ECRL:

- Menambah baik jalinan (connectivity) bagi bandar-bandar utama di wilayah Selatan. yang mampu mempercepatkan perjalanan ke negeri-negeri di Pantai Timur (kira-kira hanya 6 jam berbanding 12 jam menerusi laluan KTM sedia ada)
- Merencanakan lagi pembangunan di negeri-negeri Pantai Timur dan sekali gus merapatkan jurang pembangunan antara negeri terlibat dan negeri-negeri lain khususnya di Wilayah Barat.
- Meningkatkan lagi trafik kargo di sepanjang laluan keretapi Malaysia kerana ia melibatkan kawasan-kawasan perindustrian dan disebabkan oleh pengurangan kos operasi keretapi yang memenuhi keperluan operasi syarikat kargo terkemuka.
- Mewujudkan peluang perniagaan dan pekerjaan untuk masyarakat di sebelah Pantai Timur.
- Menjadi satu *game changer* yang akan membawa gelombang pembangunan baharu bagi merealisasikan potensi sosioekonomi Pantai Timur. Ia akan menjadi tunjang infrastruktur pengangkutan bagi Koridor Ekonomi Pantai Timur (ECER).

Kajian yang dijalankan oleh McKinsey & Company mengatakan bahawa ECRL mampu menyumbang RM50.1 bilion kepada KDNK dalam masa 54 tahun operasi:

- i. RM39.4 bilion hasil dari kerja-kerja pembinaan selama 18 tahun;
- ii. RM9.4 bilion hasil dari aspek sosio-ekonomi (penjimatan buat para pengguna); dan

iii. RM1.3 bilion dari kesan ekonomi yang lebih luas

Dalam konteks One Belt One Road (OBOR) yang dijayakan oleh China, ECRL mampu menjadi antara tunjang utama untuk menghubungkan Malaysia dan negara lain. Ia juga akan mengukuhkan lagi kedudukan strategik Malaysia sebagai pintu masuk ke rantau ASEAN.

d) Malaysia-China Kuantan Industrial Park (MCKIP)

Projek Taman Perindustrian Kuantan Malaysia-China (MCKIP – *Malaysia-China Kuantan Industrial Park*) dan Taman Perindustrian Qinzhou China-Malaysia (CMQIP) merupakan projek taman Perindustrian Malaysia yang pertama dibangunkan oleh Malaysia dan China.

MCKIP secara strategik terletak di Wilayah Ekonomi Pantai Timur, menghadap ke Laut China Selatan dan mempunyai akses pintu masuk ke potensi pertumbuhan yang besar dari pasaran ASEAN dan Asia Pasifik, dan pasaran di seluruh dunia. MCKIP mempunyai keluasan sebanyak 3,000 ekar dan memberi fokus kepada sektor perkilangan seperti industri logam, jentera dan peralatan, teknologi hijau, tenaga boleh diperbaharui, minyak dan gas, petrokimia, bahan binaan, elektrik dan elektronik dan sektor perkhidmatan lain seperti kejuruteraan laut dan kapal, kewangan, insurans, logistik, R&D dan pameran.