

Kesan Perkembangan Rangkaian Jalan Raya terhadap Ekonomi di Semenanjung Malaysia, 1963-1990

The Impact of the Road Network Development on the Economy in Peninsular Malaysia, 1963-1990

Nur Qamarina Mohd Ridzuan*, Sahul Hamid Mohamed Maiddin
Jabatan Sejarah, Fakulti Sains Kemanusiaan,
Universiti Pendidikan Sultan Idris, 35900 Tanjong Malim, Perak, Malaysia
*email: nqamarina.ridzuan@gmail.com

Received: 21 March 2024; **Accepted:** 06 December 2024; **Published:** 11 December 2024

To cite this article (APA): Mohd Ridzuan, N. Q., & Mohamed Maiddin, S. H. (2024). The Impact of the Road Network Development on the Economy in Peninsular Malaysia, 1963-1990. *Perspektif Jurnal Sains Sosial Dan Kemanusiaan*, 16(2), 75–87. <https://doi.org/10.37134/perspektif.vol16.2.7.2024>

To link to this article: <https://doi.org/10.37134/perspektif.vol16.2.7.2024>

Abstrak

Artikel ini membincangkan kesan perkembangan rangkaian jalan raya terhadap ekonomi di Malaysia bagi tahun 1963 hingga 1990. Jalan raya memainkan peranan yang penting dalam perkembangan ekonomi negara dengan menghubungkan kawasan bandar ke luar bandar ke pelabuhan dan mampu menjangkau pelbagai kawasan di Semenanjung Malaysia. Kajian ini menggunakan pendekatan sejarah secara bertulis dan kaedah kualitatif diaplikasikan dengan menganalisis sumber utama yang diperoleh daripada Arkib Negara Malaysia seperti fail rasmi Public Works Department, fail 506/10, *Intelligence Reports on Malaya Prior to Japanese Occupation*, laporan tahunan, surat khabar dan sumber sekunder lain. Hasil kajian ini memperlihatkan kesan perkembangan jalan raya ke atas ekonomi negara melalui aspek perdagangan, perkhidmatan pengangkutan, pelancongan, peluang pekerjaan, serta pembukaan tanah. Perkembangan infrastruktur jalan raya mendatangkan impak positif dalam perkembangan ekonomi di Malaysia apabila belaku pertambahan jumlah eksport dan import, peningkatan kadar pemilikan kenderaan, peningkatan kemasukan jumlah pelancong, peningkatan peluang pekerjaan dan pembukaan tanah yang lebih meluas bagi membantu golongan kurang berkemampuan.

Kata Kunci: Jalan Raya, Infrastruktur, Ekonomi, Perdagangan, Pelancongan

Abstract

*This article discusses the impact of the development of the road network on the economy in Malaysia from 1963 to 1990. Roads play an important role in the country's economic development by connecting urban to rural areas to ports and being able to reach various areas in Peninsular Malaysia. This study uses a historical approach in writing and the qualitative method is applied by analysing the main sources obtained from the National Archives of Malaysia such as official Public Works Department files, file 506/10, *Intelligence Reports on Malaya Prior to Japanese Occupation*, annual reports, newspapers and other secondary sources. The results of this study show the impact of road development on the country's economy through the aspects of trade, transportation services, tourism, employment opportunities, as well as land clearing. The development of road infrastructure has had a positive impact on economic development in Malaysia as exports and imports increase, increased vehicle ownership rates, increased tourist numbers, increased employment opportunities and wider land openings to help the less fortunate.*

Keywords: Roads, Infrastructure, Economy, Trade, Tourism

PENGENALAN

Semasa penjajahan British di Tanah Melayu, pembangunan jalan raya memainkan peranan penting dalam memudahkan pentadbiran kolonial, aktiviti ekonomi dan perdagangan. Pentadbiran kolonial British mengiktiraf kepentingan infrastruktur pengangkutan untuk tadbir urus, perdagangan dan kawalan ketenteraan. Objektif utama pembangunan jalan kolonial British di Tanah Melayu adalah untuk meningkatkan infrastruktur pengangkutan, memudahkan pengekstrakan sumber dan mengintegrasikan ekonomi tempatan ke dalam pasaran global. Pembangunan ini bertujuan untuk menghubungkan kawasan terpencil ke pusat bandar, sekali gus menggalakkan aktiviti perdagangan dan ekonomi terutamanya dalam sektor pertanian dan perlombongan (Abdullah et al., 2012; Ridzuan & Maidin, 2024). Tumpuan pentadbiran British pada pengekstrakan sumber, terutamanya bijih besi, meningkatkan lagi dinamik ekonomi seterusnya menyumbang kepada perkembangan pembinaan jalan raya yang lebih efektif dan selamat (Raja, 2017; White et al., 2020). Selepas Persekutuan Malaysia dibentuk, perkembangan sistem perhubungan dan pengangkutan menjadi salah satu aspek penting yang diberi perhatian dan dimasukkan ke dalam Rancangan Pembangunan Lima Tahun merangkumi Rancangan Malaya Kedua (1961-1965), Rancangan Malaysia Pertama (1966-1970), Rancangan Malaysia Kedua (1971-1975), Rancangan Malaysia Ketiga (1976-1980), Rancangan Malaysia Keempat (1981-1985) dan Rancangan Malaysia Kelima (1986-1990) bagi memastikan perkembangan ekonomi dan kehidupan masyarakat lebih terjamin. Perkembangan jalan raya melalui fasa yang lebih moden dengan adanya sistem pengangkutan kenderaan bermotor dan teknologi pembinaan yang lebih canggih membolehkan pembinaan dan penggunaan jalan raya lebih selamat dan sistematik. Oleh itu, kajian ini membincangkan mengenai kesan perkembangan jalan raya terhadap ekonomi di Semenanjung Malaysia bagi tahun 1963 hingga 1990. Perkembangan jalan raya memberikan kesan yang signifikan dalam perkembangan ekonomi negara terutamanya dalam menyediakan jalan perdagangan, menjana peluang pekerjaan, meningkatkan pelancongan dan pembukaan tanah bagi kegiatan pertanian dan ekonomi.

PERKEMBANGAN JALAN RAYA DI SEMENANJUNG MALAYSIA

Jalan raya adalah infrastruktur penting dalam sistem pengangkutan darat. Untuk menyokong sistem pengangkutan yang baik, terutamanya pengangkutan darat, rangkaian jalan raya yang baik dan mudah dicapai perlu disediakan. Pengangkutan memainkan peranan yang sangat penting dalam pembangunan sosioekonomi mana-mana negara di dunia (Maparu & Mazumder, 2017; Muvawala et al., 2021; Yu & Luu, 2022). Jalan raya sebagai infrastruktur pengangkutan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, sosio-budaya, alam sekitar, politik, pertahanan dan keselamatan (Tanjung et al., 2023). Kajian telah menunjukkan bahawa prestasi rangkaian jalan raya yang baik boleh menyumbang kepada pembangunan ekonomi sesuatu kawasan (Lykova, 2021; Muhammad et al., 2023). Jalan raya berfungsi sebagai tulang belakang infrastruktur, menghubungkan orang, perniagaan dan komuniti. Rangkaian jalan raya yang dibangunkan dengan baik bukan sahaja memudahkan pergerakan barangan dan perkhidmatan tetapi juga meningkatkan kebolehcapaian, mengurangkan kos pengangkutan dan meningkatkan hubungan (Ng et al., 2019). Tambahan pula, rangkaian jalan raya adalah penting untuk pembangunan ekonomi kerana ia membolehkan akses kepada pasaran, peluang pekerjaan dan perkhidmatan penting seperti penjagaan kesihatan dan pendidikan. Perkembangan infrastruktur juga memainkan peranan penting dalam mempromosikan pelancongan dan perdagangan, menyumbang kepada pertumbuhan ekonomi tempatan dan negara. (Gillen, 1996)

Sistem perhubungan dan pengangkutan yang baik amat penting dalam pembangunan sesebuah negara. Dalam era moden, jalan raya merupakan mod pengangkutan utama yang digunakan oleh masyarakat untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Berdasarkan statistik penggunaan jalan raya oleh Kementerian Kerja Raya, 95% penggunaan jalan raya merupakan medium pengangkutan rakyat di Malaysia (Kementerian Kerja Raya, 2011). Perkembangan jalan raya di Malaysia bermula sejak penubuhan Jabatan Kerja Raya (JKR) Negeri-negeri Selat pada 1872. Penubuhan JKR Negeri-negeri Selat selari dengan keperluan kerajaan British pada ketika itu untuk menubuhkan sebuah jabatan yang bertanggungjawab ke atas pembangunan infrastruktur di Negeri-negeri Selat dan Negeri-negeri Melayu (Kementerian Kerja Raya, 2011). Oleh yang demikian, jalan raya mula dibina secara meluas.

Kebanyakan jalan persekutuan di Semenanjung Tanah Melayu dibina sewaktu era penjajahan British bertujuan untuk menggalakkan pertumbuhan ekonomi di Tanah Melayu (Leinbach, 1975). Usaha untuk mengukuhkan kerajaan dan mengaut kekayaan hasil bumi melalui sistem jalan raya dan kereta api merupakan peringkat awal perkembangan jalan raya di Malaysia sewaktu zaman pentadbiran British. Jalan raya menjadi pengangkutan asas untuk perhubungan bagi meningkatkan ekonomi terutamanya dalam pembangunan estet getah dan kawasan perlombongan bijih timah (Leinbach, 1975). Sistem jalan raya sebagai koridor pengangkutan utama, semakin diperkukuh oleh perkembangan bandar-bandar besar yang semakin berkembang di kawasan pertanian getah dan timah.

Rangkaian jalan raya di Persekutuan Tanah Melayu mengalami pembangunan yang ketara berikutan pertumbuhan ekonomi yang semakin rancak selepas kedatangan kuasa British di Tanah Melayu. Keperluan infrastruktur pengangkutan yang baik diperlukan bagi menyokong operasi ekonomi seperti perladangan dan perlombongan. Industri ekonomi ini menyumbang kepada pembangunan infrastruktur pengangkutan kereta api dan jalan raya. Landasan kereta api dari Taiping ke Port Weld (kini dikenali sebagai Kuala Sepetang) merupakan landasan kereta api yang pertama dibina pada tahun 1885 sepanjang 8.25 batu (Mohamed, 1985). Jalan raya juga dibina untuk ke setiap landasan kereta api bagi memudahkan pengangkutan barang komoditi dari ladang dan lombong ke kereta api. Rangkaian jalan raya awal ini menghubungkan bandar dan pelabuhan utama dan kebanyakannya jalan tidak berturap. Misalnya, pada 1878, sebuah jalan telah dibina bagi menghubungkan Klang dengan kawasan perlombongan di Kuala Lumpur (Kementerian Kerja Raya, 2011).

Perkembangan jalan raya semakin meningkat sehinggakan rangkaian jalan raya utama yang turut dikenali sebagai *Route 1* (Jalan Persekutuan 1) berjaya mencapai sejauh 600 batu dari Singapura melalui Johor, Negeri Sembilan, Selangor, Perak, Seberang Prai, Kedah dan tembus ke sempadan Siam pada tahun 1939 (Arkib Negara Malaysia, n.d.-a). Jalan Persekutuan 1 pada masa kini merupakan tulang belakang utama bagi rangkaian jalan raya Persekutuan di Semenanjung Tanah Melayu. Pembangunan rangkaian jalan raya di Semenanjung Tanah Melayu ini dikelolakan oleh Jabatan Kerja Raya sebagai agensi yang bertanggungjawab.

Jadual 1: Jumlah jarak jalan raya bagi tahun 1955, 1957 dan 1960

	1955 (batu)	1957 (batu)	1960 (batu)
Jalan Persekutuan	2229	2468	2503
Jalan Negeri	4155	4142	4418
Jumlah jarak keseluruhan	6384	6610	6921

Sumber: Data disesuaikan daripada *Annual Report of The Public Works Department of the year 1955*, *Annual Report of The Public Works Department of the year 1957* dan *Annual Report of The Public Works Department of the year 1960*.

Berdasarkan Jadual 1, berlaku peningkatan dalam jumlah jarak jalan raya yang dibina dan diselenggara oleh JKR. Sebanyak 2229 batu Jalan Persekutuan dan 4155 batu Jalan Negeri yang direkodkan pada tahun 1955 menjadikan jumlah jarak keseluruhannya sepanjang 6384 batu bersamaan 10 274.055 km (Public Works Department, 1955). Jumlah jarak meningkat dari 6610 batu pada tahun 1957 kepada 6921 batu pada tahun 1960 (Public Works Department, 1957). Berlaku peningkatan sebanyak 537 batu jalan yang diselenggara antara tahun 1955 hingga tahun 1960 (Public Works Department, 1960). Berdasarkan laporan kemajuan jalan raya bagi tahun 1961 hingga 1965, panjang rangkaian jalan raya melebihi 9 200 batu bersamaan 14 805.96 km (Kementerian Ekonomi, 1966). Jumlah ini meningkat bagi tahun-tahun berikutnya dengan tahun 1970 mencatatkan 10 832 batu (17 432.41 km). Pada tahun 1985 pula, Malaysia mencatatkan sepanjang 43 415 km jalan raya yang dibuka kepada orang ramai dan meningkat sebanyak 46 peratus pada tahun 1990 sepanjang 63 445 km (Kementerian Ekonomi, 1991).

METODOLOGI KAJIAN

Penyelidikan ini dijalankan melalui kaedah pendekatan sejarah berdasarkan analisis sumber. Analisis dokumen sumber primer dan sekunder yang dipilih membolehkan pengumpulan dan analisis data dijalankan disamping mencari maklumat dan mencari jawapan kepada soalan-soalan seperti: siapa, apa, bagaimana, di mana, mengapa dan berapa berdasarkan sumber yang diperolehi. Kutipan sumber primer

diambil daripada Arkib Negara Malaysia seperti bahan *Report Public Works Department* dan Rancangan Malaysia. Sumber sekunder pula diperolehi melalui penyelidikan perpustakaan di Perpustakaan Universiti Malaya, Perpustakaan Universiti Pendidikan Sultan Idris dan Perpustakaan Arkib Negara Malaysia. Selain itu, dokumen juga diperolehi dari laman sesawang seperti <https://www.ekonomi.gov.my/> yang merupakan laman web rasmi Kementerian Ekonomi Malaysia dan laman sesawang Arkib Negara Malaysia di <https://ofa.arkib.gov.my>.

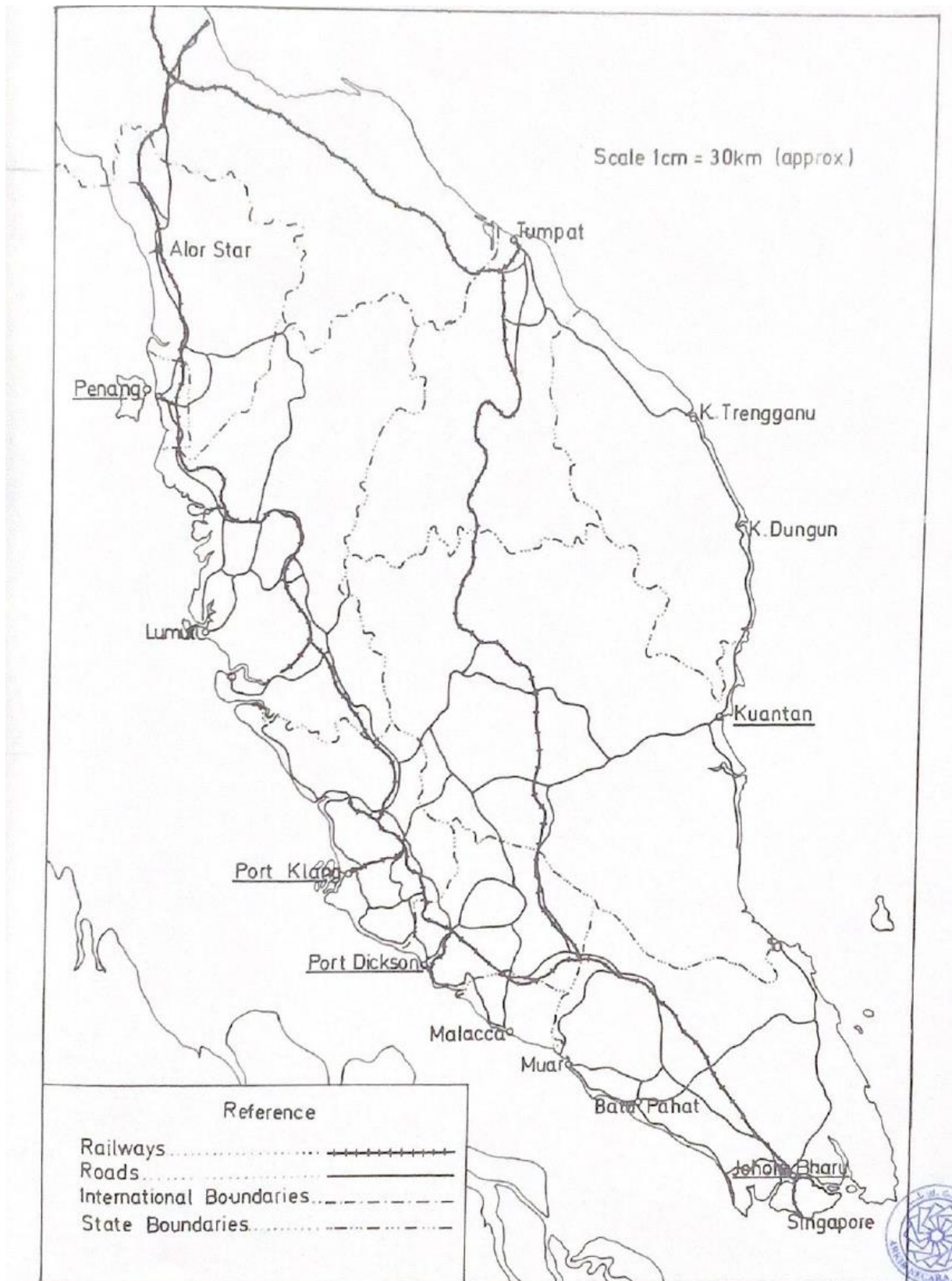
DAPATAN KAJIAN

Sektor Perdagangan

Pengangkutan ialah proses mengangkut orang, bahan mentah dan barangan dari satu lokasi ke lokasi lain. Sebagai sebahagian daripada sistem pengangkutan, pengangkutan jalan raya mempunyai keupayaan untuk memudahkan pergerakan barangan dalam sistem ekonomi perdagangan. Perdagangan di Semenanjung Malaysia berkembang dengan adanya pembangunan rangkaian jalan raya negara. Infrastruktur jalan raya memainkan peranan penting dalam mempengaruhi dinamik perdagangan dengan berfungsi sebagai sektor pengangkutan dan kesalinghubungan. Kesan infrastruktur jalan raya terhadap perdagangan antaranya mempengaruhi kecekapan perjalanan dan kebolehcapaian laluan perdagangan. (Komornicki & Goliszek, 2023; Runtunuwu & Rajasekera, 2022)

Perdagangan merupakan kegiatan ekonomi yang sudah bertapak di Semenanjung Malaysia sejak sebelum abad ke -15 lagi. Sewaktu pemerintahan British, jalan raya dan jalan keretapi digunakan sebagai mod pengangkutan untuk membawa barang dagangan ke pelabuhan. Jalan raya berfungsi sebagai arteri penting untuk komunikasi dan perdagangan di kolonial Tanah Melayu. Pembinaan jalan raya memudahkan pergerakan barangan dan orang antara kawasan luar bandar, bandar dan pelabuhan, menyokong rangkaian perdagangan dan pertukaran ekonomi. Kennedy (1970) mengatakan "*Trade and industry benefited most. Tin-ore and plantation rubber could be moved quickly by rail and later by road, to the ports*". (p. 200) Kenyataan ini memperlihatkan kepentingan pembangunan infrastruktur pengangkutan kepada perdagangan dan industri, terutamanya kereta api dan jalan raya. Keupayaan untuk mengangkut bijih timah dan getah perladangan dengan cepat dan cekap ke pelabuhan mempunyai implikasi yang meluas untuk pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran rantau ini.

Rajah 1: Pelabuhan di Semenanjung Malaysia



Sumber: General Transport/ Railway Study for Peninsular Malaysia, Final Report Volume 2-March 1978, 2006/0009119, Arkib Negara Malaysia

Berdasarkan Rajah 1, pusat pelabuhan di Lumut, Port Klang, Port Dickson, Melaka, Muar, Batu Pahat dan beberapa pusat pelabuhan yang lain mempunyai rangkaian pengangkutan jalan raya dan disambungkan dengan rangkaian pengangkutan keretapi. Kedua-dua mod pengangkutan ini menjadi jalan utama bagi laluan perdagangan di setiap pusat pelabuhan di Malaysia. Rangkaian jalan raya yang maju meningkatkan hubungan antara pusat pengeluaran, hab pengedaran dan pasaran. Pengangkutan yang cekap di sepanjang jalan ini mengurangkan masa dan kos barangan bergerak, menjadikan perdagangan lebih mudah diakses dan memudahkan aliran komoditi antara wilayah. (Persyn et al., 2023) Kesalinghubungan yang lebih baik memastikan perniagaan dapat mencapai tahap yang lebih optimum, memupuk perdagangan domestik dan antarabangsa.

Menurut Kementerian Pengangkutan Malaysia (2022) berlaku peningkatan nilai eksport dan import di Malaysia dengan adanya kemudahan pengangkutan laut, darat dan udara. Pusat pelabuhan di Malaysia membolehkan perdagangan dan pelaburan dijalankan dengan berkesan. Jalan perhubungan ini memudahkan pengangkutan barangan dari sesuatu tempat ke pelabuhan dengan lebih sistematik (Jamaluddin, 1965). Di bawah pemerintahan kolonial British, Pelabuhan Klang (dahulunya dikenali sebagai Port Swettenham) mengalami pembangunan yang besar sebagai pelabuhan perdagangan. Pembinaan dermaga, dok dan gudang memudahkan pengendalian barangan, terutamanya timah dan getah yang merupakan eksport utama dari Malaysia (Jamaluddin, 1965). Jumlah tan yang dikendalikan melalui Pelabuhan Klang pada tahun 1971 hingga tahun 1974 serta panjang jalan Persekutuan dan Negeri yang dibina bagi tahun yang sama ditunjukkan dalam Jadual 2 di bawah.

Jadual 2: Jumlah Tan, Peratusan Import dan Eksport serta panjang jalan Persekutuan dan Negeri, 1971-1974.

Tahun	Jumlah Tan	Import (%)	Eksport (%)	Panjang Jalan Persekutuan dan Negeri (km)
1971	3 917 080	45	55	16 556.67
1972	4 489 586	43	57	16 954.62
1973	5 340 380	45	55	17 229.77
1974	5 633 926	48	52	17 968.65

Sumber: *General Transport/ Railway Study for Peninsular Malaysia*, Final Report Volume 2-March 1978, 2006/0009119, Arkib Negara Malaysia

Berdasarkan Jadual 2, berlaku peningkatan yang berterusan dalam tempoh empat tahun bagi jumlah tan yang dieksport dan diimport dari 3 917 080 pada tahun 1971 kepada 5 633 926 pada tahun 1974. Peratusan import mengalami penurunan dan kenaikan bagi tahun berikut, bermula pada 45 peratus pada tahun 1971, berkurang kepada 43 peratus pada tahun 1972 dan memuncak pada 48 peratus pada tahun 1974. Sementara itu, peratusan eksport menurun sedikit daripada 55 peratus pada tahun 1971 kepada 52% pada tahun 1974. Turun naik ini menunjukkan perubahan dalam dinamik perdagangan negara, mungkin dipengaruhi oleh keadaan ekonomi global atau dasar domestik. Panjang jalan persekutuan dan negeri juga menunjukkan peningkatan yang stabil, mencerminkan pelaburan kerajaan dalam pembangunan infrastruktur. Dari 16,556.67 km pada tahun 1971, jumlah panjang berkembang menjadi 17,968.65 km pada tahun 1974. Ini menunjukkan usaha untuk meningkatkan rangkaian pengangkutan untuk menampung penduduk yang semakin meningkat dan menyokong aktiviti ekonomi.

Peningkatan jumlah jalan ini seiring dengan peningkatan jumlah tan yang diimport dan dieksport menunjukkan hubungan antara pembangunan infrastruktur dan perdagangan negara yang mampu menyumbang kepada peningkatan ekonomi negara. Pada peringkat awal, laluan perdagangan muncul sebagai laluan untuk pertukaran barangan dan perkhidmatan antara wilayah dan tamadun. Dari masa ke masa, laluan ini berkembang menjadi rangkaian jalan raya kerana keperluan untuk pengangkutan yang boleh dipercayai dan cekap berkembang. Oleh itu, pembangunan jalan raya adalah penting untuk memudahkan perdagangan dengan menyediakan hubungan yang boleh dipercayai antara pengeluar, pembekal, pasaran dan pengguna.

Pemilikan Kenderaan

Pembangunan jalan raya di Semenanjung Malaysia telah memberi impak yang besar kepada kadar pemilikan kenderaan. Keperluan untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain telah menimbulkan permintaan kepada pengangkutan. Terdapat tiga aspek yang mempengaruhi permintaan pengangkutan serta keperluan pemilikan kenderaan iaitu 1) jenis sistem pengangkutan yang wujud; 2) lokasi rumah, tempat pembelajaran, pusat membeli belah, tempat bekerja dan aktiviti; dan 3) ciri-ciri sosioekonomi dan demografik penduduk. (Bruton, 1995) Oleh itu, pelbagai mod pengangkutan diperkenalkan iaitu kenderaan motosikal, kereta, lori dan bas untuk kegunaan masyarakat di atas jalan raya.

Lebih kurang 3.8 juta kenderaan bermotor telah didaftarkan di Malaysia pada tahun 1985, di mana kira-kira 60 peratus bas, 31 peratus motosikal, van sebanyak 5 peratus dan 4 peratus trak. Bilangan kenderaan berdaftar meningkat sebanyak 9.1% pada tahun 1980 sehingga 1985 dengan kadar yang lebih tinggi peningkatannya berbanding perkembangan jalan raya sebanyak 7.9 peratus bagi tempoh yang sama. Bilangan kereta persendirian pula meningkat purata tahunan sebanyak 8.8 peratus, menghasilkan purata 81.6 kereta bagi setiap 1000 penduduk dari tahun 1980 hingga 1985 (Arkib Negara Malaysia, 1988).

Kerajaan menumpukan perhatian dalam memperluaskan rangkaian jalan raya dan dalam tempoh Rancangan Malaysia Kelima (1981-1985), rangkaian jalan raya meningkat pada kadar 7.9 peratus setahun bagi menampung jumlah kenderaan yang semakin meningkat. Jalan-jalan utama di Semenanjung Malaysia umumnya dalam keadaan yang baik. Walaupun liputan rangkaian mencukupi secara keseluruhan, kekangan kapasiti di bahagian rangkaian jalan raya utama di pantai barat menyebabkan kerajaan memulakan pembinaan Lebuh raya Utara-Selatan pada tahun 1978 dan menambahbaik jalan raya yang sesak (Arkib Negara Malaysia, 1988).

Trend pemilikan kereta persendirian yang semakin meningkat telah menyebabkan kesesakan lalu lintas, terutamanya di kawasan bandar yang padat penduduknya (Noor et al., 2022). Oleh itu, pembangunan jalan raya yang sistematik diperlukan seperti pembinaan lorong tambahan atau pelaksanaan sistem pengangkutan awam, untuk mengurangkan kesesakan dan menampung permintaan yang semakin meningkat. Selain itu, sistem pengangkutan awam seperti penggunaan bas dan keretapi dapat mengurangkan pergantungan kepada pengangkutan jalan raya seterusnya meningkatkan kecekapan dan keberkesanan sistem pengangkutan awam.

Kerajaan juga membuat perundangan bagi mengawal jumlah kenderaan berdaftar di Malaysia bagi memastikan penggunaan pengangkutan jalan raya selamat. Undang-undang pengangkutan jalan raya Malaysia yang dikenali sebagai *Road Traffic Enactment* di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu digubal pada tahun 1937 dan berkembang menjadi Undang-undang Pengangkutan Jalan Raya 1958, yang masih berkuat kuasa pada hari ini. Pada tahun 1959, ordinan baru iaitu *Road Traffic Ordinance* 1958 berkuat kuasa, di mana Lembaga Pelesenan Pusat melaporkan kepada Menteri Komunikasi untuk mengawal semua lesen komersial yang meliputi lebih daripada satu kawasan lalu lintas. *Road Traffic Ordinance* 1958 bersama-sama dengan 27 peraturan yang ditetapkan terus menjadi undang-undang utama di Malaysia yang mengawal pengangkutan jalan raya persendirian dan komersial (Public Works Department, 1978).

Pengangkutan jalan perdagangan di Malaysia diperketatkan penggunaannya bagi mengelakkan perkara seperti kemalangan melalui sistem pelesenan, peraturan dan percukaian. Semua kenderaan seberat 2 500 kg atau lebih mesti mempunyai lesen operasi untuk syarikat kenderaan sewa atau persendirian. Berdasarkan *Report No. 7063-MA, Malaysia National Transport Policy Review, June 1988* hanya 8 peratus daripada semua permohonan lesen pembawa diluluskan bagi kenderaan berat, manakala 21 peratus permohonan lesen kenderaan sendiri diluluskan bagi tahun 1985 (Arkib Negara Malaysia, 1988). Peraturan yang ditetapkan membolehkan pengguna jalan raya menggunakan rangkaian jalan raya dengan selamat.

Tuntasnya, perkembangan jalan raya di Semenanjung Malaysia mempengaruhi sistem pemilikan kenderaan oleh rakyat Malaysia. Rangkaian jalan raya yang lebih baik meningkatkan akses kepada pengangkutan yang boleh memberi manfaat sosial dan ekonomi yang ketara. Ia membolehkan orang ramai mengakses pekerjaan, pendidikan, penjagaan kesihatan, dan perkhidmatan penting lain dengan lebih mudah, sekali gus meningkatkan kualiti hidup keseluruhan.

Pelancongan

Rangkaian jalan raya memainkan peranan penting dalam industri pelancongan, berfungsi sebagai tulang belakang untuk infrastruktur perjalanan dan pengangkutan. Rangkaian jalan raya yang maju dan mudah diakses meningkatkan pengalaman pelancongan secara keseluruhan, memudahkan pergerakan pelancong dan menyumbang dengan ketara kepada pertumbuhan ekonomi destinasi. Rangkaian jalan raya yang mantap meningkatkan akses ke destinasi pelancongan, menghubungkan pelbagai tarikan dan memudahkan perjalanan pelancong. Kesalinghubungan yang dipertingkatkan ini penting untuk mobiliti pelancong, membolehkan mereka meneroka pelbagai wilayah dalam sesebuah negara.

Kajian oleh Song & Li (2008) menekankan hubungan positif antara infrastruktur pengangkutan, termasuk jalan raya dan pembangunan pelancongan. Jalan raya yang diselenggara dengan baik menyumbang kepada pengalaman pelancong dalam mengurangkan masa perjalanan, meningkatkan keselamatan dan menyediakan perjalanan yang selesa. Pelancong lebih cenderung untuk meneroka dan menikmati destinasi jika rangkaian jalan raya cekap dan bersambung dengan baik. Kepentingan infrastruktur pengangkutan dalam membentuk kualiti keseluruhan pengalaman pelancong merupakan aspek penting dalam hubungan antara sistem jalan raya dengan ekonomi pelancongan. (Hall & Page, 2014).

Pelancongan bukanlah satu sumber ekonomi Malaysia pada tahun 1800-an dan ia juga bukanlah satu hobi yang boleh dilakukan oleh orang ramai berikutan taraf hidup yang miskin. (Kementerian Ekonomi, 1971) Namun begitu, kerajaan sedar betapa pentingnya pelancongan untuk meningkatkan ekonomi terutamanya dengan memberi rakyat lebih banyak peluang pekerjaan. Oleh itu, Rancangan Lima Tahun Malaysia memasukkan pembangunan pelancongan. Aktiviti pelancongan mula berkembang pesat bagi tempoh 1971 hingga 1975. Jumlah pelancong meningkat sebanyak 1.4 juta pada 1975 berbanding 1.2 juta pada 1972. Dari 1972 hingga 1975, pertukaran mata wang asing dalam industri pelancongan meningkat sebanyak 14%. Antara usaha kerajaan membantu rakyat untuk menarik pelancong asing adalah dengan memperbaiki infrastruktur jalan raya dan prasarana pelancongan yang lebih baik. Hal ini dilihat dibuktikan apabila berlaku pertambahan panjang jalan Persekutuan yang merupakan jalan utama di Malaysia berlaku setiap tahun dari tahun 1971 hingga 1974. Perbezaan sejauh 280.67 km dicatatkan antara tahun 1971 (panjang jalan 5042.38 km) berbanding tahun 1974 yang merekodkan jalan sepanjang 5323.05 km (Public Works Department, 1978).

Seterusnya, bilangan ketibaan pelancong ke Malaysia meningkat daripada 2.25 juta pada tahun 1980 kepada 3.22 juta pada tahun 1985, berkembang pada 7.5 peratus setahun. Ketibaan pelancong ke rantau Persatuan Negara-negara Asia Tenggara (ASEAN) dalam tempoh yang sama meningkat pada 6.0 peratus setahun. Semenanjung Malaysia menyumbang lebih daripada 90 peratus daripada jumlah ketibaan pelancong ke Malaysia. Disebabkan kedudukan negara serantau yang berhampiran dengan Malaysia, pelancong dari negara ASEAN menjadi sumber ketibaan pelancong terbesar di Malaysia dengan sumbangannya sebanyak 76.7 peratus daripada jumlah ketibaan pelancong pada tahun 1985. (Kementerian Ekonomi, 1981) Infrastruktur jalan raya pada tahun ini juga mengalami perkembangan yang memberangsangkan. Jalan Persekutuan mencatatkan panjang 9 180 km, 29 560 km Jalan Negeri dan 3 600 km bagi jalan perbandaran bagi tahun 1985 menjadikan jumlah jarak jalan raya sepanjang 42 330 km. (Kementerian Ekonomi, 1981).

Pertumbuhan ekonomi yang pesat telah memberi tekanan yang besar kepada sistem pengangkutan untuk berkembang selaras dengan permintaan yang semakin meningkat terutamanya dalam sektor pelancongan. Dalam hal ini, promosi pelancongan bertujuan bukan sahaja untuk menjana lebih ramai pelancong, tetapi juga sesuai dengan matlamat yang ditetapkan oleh kerajaan untuk meningkatkan kualiti hidup rakyat dan mewujudkan pekerjaan dengan membangunkan sektor perkhidmatan seperti pengangkutan, runcit dan perniagaan hotel. Untuk merangsang aktiviti pelancongan, kemudahan pengangkutan dan rekreasi telah dibangunkan dan dirancang dengan pesat.

Sebagai contoh, Pulau Langkawi, Cameron Highlands dan Bukit Fraser yang merupakan antara kawasan pelancongan utama telah mengalami perubahan besar. Pulau Langkawi dengan pantai yang menakjubkan dan pusat peranginan mewah telah mengembangkan infrastruktur pengangkutannya dengan membina jalan raya yang lebih selamat dan mudah diakses serta meningkatkan kapasiti lapangan terbang untuk menampung lebih ramai pelancong. Cameron Highlands, yang terkenal dengan ladang teh dan iklim yang sejuk, telah menyaksikan pembinaan kemudahan pengangkutan yang lebih baik manakala jalan raya dan sistem pengangkutan awam telah dipertingkatkan untuk memudahkan

akses ke kawasan pelancongan tersebut. Di Bukit Fraser, yang terkenal dengan persekitaran semula jadi yang damai dan udara yang sejuk, pembinaan kemudahan rekreasi seperti pusat pelancongan dan aktiviti luar telah dipergiatkan untuk memberikan pengalaman pelancongan yang lebih menyeronokkan dan menyegarkan. Pusat pelancongan yang lain juga mempunyai kemudahan pengangkutan dan infrastruktur jalan raya yang baik bagi menampung kedatangan pelancong dari dalam dan luar negara. Tambahan pula, promosi pengangkutan dalam sektor pelancongan adalah penting kerana ia memberi kesan langsung kepada persekitaran sosio-budaya dan pertumbuhan ekonomi dengan pihak berkepentingan menyedari keperluan untuk kerjasama antara sektor awam dan swasta untuk meningkatkan perancangan dan pembangunan pengangkutan pelancongan (Cheuk et al., 2010).

Pembangunan ini tidak hanya memperbaiki tahap ketersampaian dan kemudahan untuk pelancong, tetapi memberikan sokongan kepada pertumbuhan ekonomi tempatan melalui penciptaan pekerjaan, peringkat perkhidmatan dan meningkatkan kualiti hidup penduduk kawasan setempat. Dengan usaha untuk menghasilkan lebih banyak infrastruktur pelancongan dalam industri ini dan memperbaiki infrastruktur yang sedia ada, kerajaan percaya bahawa ia boleh menjamin pertumbuhan industri ini yang berkesan untuk kedudukan jangka panjang yang manfaat negara dan penduduknya. Jalan raya ke kawasan pelancongan ditambah baik bagi menyediakan prasarana yang selesa dan selamat kepada pelancong (Kementerian Ekonomi, 1976). Oleh itu, hubungan antara rangkaian jalan raya yang diselenggara dengan baik dan industri pelancongan bukan sahaja menyokong pertumbuhan ekonomi tetapi juga menyumbang kepada amalan pelancongan yang mampan dan inklusif.

Peluang Pekerjaan

Pembangunan infrastruktur, terutamanya dalam perkembangan rangkaian jalan raya, memainkan peranan penting dalam memacu pertumbuhan ekonomi dan penjanaan pekerjaan di Malaysia. Memandangkan negara terus melabur dalam memperluas dan menambah baik infrastrukturnya, ia bukan sahaja meningkatkan kesalinghubungan tetapi juga mewujudkan peluang pekerjaan dalam pelbagai sektor. Salah satu cara utama pembangunan infrastruktur menyumbang kepada penjanaan pekerjaan adalah melalui penciptaan pekerjaan secara langsung dalam sektor pembinaan. Projek pembinaan yang berkaitan dengan pembangunan rangkaian jalan raya memerlukan tenaga kerja yang pelbagai, termasuk jurutera, arkitek, buruh dan pengurus projek. Menurut Jabatan Perangkaan Malaysia, sektor pembinaan dan pembuatan bagi peralatan pengangkutan menyumbang dengan ketara kepada pekerjaan, kira-kira 1.4 juta pekerjaan pada tahun 2023 (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2023). Apabila projek infrastruktur berkembang, peluang pekerjaan ini terus berkembang, menyediakan mata pencarian untuk sebahagian besar penduduk.

Selain itu, pembangunan infrastruktur merangsang pekerjaan secara tidak langsung melalui rantaian bekalan dan industri berkaitan. Berdasarkan dokumen 0.9793 PT:86 Kementerian Kerjaraya dan Pengangkutan menyenaraikan tambahan keperluan pekerja untuk memasuki projek-projek dalam Rancangan Malaysia Ketiga (1976-1980). Terdapat lima kumpulan pekerjaan yang dinyatakan iaitu kumpulan Profesional dan Pengurusan yang memerlukan pekerja seramai 753 berbanding 282 pada tahun 1976. Seterusnya kumpulan Sub-profesional (Pembantu Teknikal) memerlukan pertambahan pekerja seramai 569 menjadikan jumlahnya 826 berbanding jumlah asal 290 pekerja. Sub-profesional (Juruteknik) pula menggunakan tenaga kerja seramai 1502 merangkumi pelbagai disiplin pekerjaan di bawah kumpulan ini seperti juruteknik mekanikal, juruteknik arkitek, juruteknik awam, juruteknik elektrik dan juruteknik ukur bahan. Terdapat juga kumpulan Sub-profesional (Juruteknik Junior) dan kumpulan kakitangan perkeranian dan sokongan lain yang diperlukan bagi melancarkan projek pembangunan infrastruktur jalan raya di Malaysia (Kementerian Kerjaraya dan Pengangkutan, 1977).

Jadual 3: Penduduk bekerja mengikut industri, 1986-1990. ('000)

Tahun	Jumlah	Industri								
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
1986	5760.1	1764.5	40.6	874.0	32.4	369.4	1035.1	242.0	234.6	1167.6
1987	5983.9	1846.4	33.0	928.9	35.9	336.3	1091.7	252.0	241.6	1218.0
1988	6157.2	1883.8	30.7	978.1	41.3	339.9	1112.6	265.1	229.4	1276.1
1989	6390.9	1832.5	33.1	1171.1	40.6	376.9	1143.9	277.6	253.2	1262.0
1990	6685.0	1737.6	36.8	1332.8	46.7	423.9	1217.8	301.9	258.4	1329.0

Nota: Industri dikelaskan mengikut “Buku Penjenisan Perusahaan Malaysia (Dikemaskini) 1972. Kategori industri adalah seperti berikut:

- A Pertanian, perhutanan, penternakan dan perikanan
- B Perlombongan dan kuari
- C Pembuatan
- D Elektrik, gas dan air
- E Pembinaan
- F Perdagangan borong dan runcit, restoran dan hotel
- G Pengangkutan, penyimpanan dan perhubungan
- H Perkhidmatan kewangan, insurans, hartanah dan perniagaan
- I Perkhidmatan masyarakat, sosial dan persendirian

Sumber: *Employed Person by Industry, Population & Labour Force in Official Portal of Ministry of Economy.* <https://www.ekonomi.gov.my/en/socio-economic-statistics/economic-statistics/population-labour-force>. Diakses pada 13 Mac 2024.

Jadual 3 menunjukkan berlaku pertambahan jumlah pekerja dari tahun 1982 hingga 1990. Peningkatan peluang pekerjaan ini disebabkan oleh dasar-dasar kerajaan yang dilaksanakan bagi mengurangkan taraf kemiskinan rakyat dengan projek pembukaan tanah pertanian. Bagi sektor pembinaan (Industri E), berlaku kenaikan jumlah pekerja pada tahun 1987 dengan jumlah 336.3 berbanding 1988 sebanyak 339.9. Jumlah pekerja dalam sektor Pengangkutan (Industri G) pula mengalami peningkatan dalam tempoh masa lima tahun bermula dari tahun 1986 (242.0) hingga 1990 (301.9) (Kementerian Ekonomi, 2020) Peningkatan ini dapat dikaitkan dengan berlakunya perkembangan sektor pengangkutan dan komunikasi dengan pertambahan 8.6 peratus dalam tempoh Rancangan Malaysia Kelima bagi tahun 1986 hingga tahun 1990. (Kementerian Ekonomi, 1991) Tambahan pula, projek infrastruktur sering menggabungkan komponen pembangunan sosial dan masyarakat yang membawa kepada penciptaan pekerjaan dalam bidang seperti perhubungan awam dan pembangunan masyarakat. Misalnya, seramai 100 orang pekerja diperlukan untuk mengalihkan dan membaiki semula Jambatan Temerloh yang dinaiki air banjir. (Public Works Department, 1960)

Dengan melibatkan penduduk tempatan dalam perancangan dan pelaksanaan projek, projek pembangunan infrastruktur dapat memudahkan pergerakan orang ramai dan meningkatkan hasil pembangunan sosioekonomi. Secara ringkasnya, pembangunan jalan raya merangsang penciptaan pekerjaan di pelbagai sektor, termasuk pembinaan, penyelenggaraan infrastruktur, pengangkutan, logistik, industri perkhidmatan dan perkhidmatan sokongan. Pelaburan dalam infrastruktur jalan raya bukan sahaja meningkatkan kesalinghubungan dan mobiliti tetapi juga menjana peluang pekerjaan, menyumbang kepada pembangunan ekonomi dan meningkatkan kualiti hidup secara keseluruhan.

Pembukaan Tanah bagi Pertanian

Tanah adalah aset yang berharga bagi menjalankan kegiatan ekonomi. Pemilikan atau pemegangan tanah adalah penting untuk mengekalkan kelangsungan bangsa atau kaum dalam sesebuah negara atau wilayah. Secara amnya, semua keperluan asas manusia boleh dipenuhi dengan adanya tanah melalui aktiviti pertanian, pembinaan tempat tinggal dan sumber makan. Semasa beliau memegang jawatan portfolio di Kementerian Pembangunan Negara dan Luar Bandar, Tun Abdul Razak mencetuskan idea untuk penubuhan Lembaga Kemajuan Tanah Persekutuan, juga dikenali sebagai *Federal Land*

Development Authority (FELDA). (Arkib Negara Malaysia, n.d.-b) Penubuhan ini bertujuan untuk meningkatkan potensi penggunaan tanah dalam perkembangan sektor ekonomi.

Peranan FELDA terus berkembang melalui pelaksanaan Dasar Ekonomi Baru (DEB) yang diwujudkan semasa Rancangan Malaysia Kedua pada tahun 1970 dan membolehkan pembangunan wilayah baharu melalui pembukaan tanah ladang. Berdasarkan kertas putih yang dikeluarkan oleh kerajaan Malaysia, pada 10 April 2019, peranan FELDA diperkemas dan diperkukuhkan apabila ia melibatkan pembangunan kawasan penempatan berkelompok melalui Akta Tanah (Kawasan Berkelompok) 1960 (Akta 530). Bantuan sosioekonomi daripada FELDA termasuk pinjaman keusahawanan, pembesaran rumah dan pinjaman pendidikan, serta bantuan untuk aktiviti bukan perladangan seperti keusahawanan, pertanian dan kraftangan. Selain itu, FELDA juga menyediakan infrastruktur asas untuk memastikan peneroka hidup dengan baik, seperti kawasan penempatan, jalan masuk yang selamat dan sebagainya.

Pada tahun 1957, Rancangan Kemajuan Tanah Ayer Lanas, Kelantan menjadi lokasi projek pertama. Seluas 1620 hektar tanah dikhaskan untuk penanaman komoditi campuran koko dan getah. Tambahan pula, FELDA membuka tanah rancangan sendiri di Lembah Bilut pada tahun 1957. Tanah seluas 22 batu persegi ini dibuka dengan kos RM 2.5 juta. Setiap peserta menerima tujuh ekar tanah untuk menanam getah dengan tiga ekar untuk tujuan dusun. (Arkib Negara Malaysia, n.d.-b) Jalan masuk ke penempatan baru di kawasan penerokaan tanah FELDA turut menjadi projek pembangunan infrastruktur utama. Pada tahun 1964, projek pembinaan jalan FELDA dilaksanakan di Negeri Sembilan meliputi jalan Bukit Jalor / Ayer Kuning, jalan Bukit Rokan, jalan Labu/ Sendayan dan jalan Pasir Besar. (Public Works Department, 1964)

Selain FELDA, Lembaga Penyatuan dan Pemulihan Tanah Persekutuan (FELCRA) adalah salah satu agensi lain di Malaysia yang bertanggungjawab untuk penempatan dan pembukaan tanah baharu. FELCRA menerbitkan kenyataan tawaran di dalam surat khabar bagi mencari kontraktor untuk projek yang sedang dijalankan sebagai salah satu usaha FELCRA dalam pembangunan tanah dan penempatan baru. Antaranya ialah kenyataan tawaran dalam *New Straits Times* pada 19 Julai 1984. Tawaran ini dipelawa kepada kontraktor yang berkelayakan dan berpengalaman menjalankan kerja yang ditawarkan seperti kerja membina jalan masuk, jalan pertanian dan membina pembentong di Felcra Darat Kampung Belimbing, Pekan, Pahang, Felcra Bukit Pedoman, Mersing Johor, Durian Hijau I & II Jerantut Pahang, Felcra Sg. Ara, Kota Tinggi Johor dan Felcra Sg. Malau, Selama Perak. (New Straits Times, 1984)

Pembangunan tanah untuk pertanian di Malaysia telah menjadi tumpuan utama dasar dan program kerajaan. Dasar Ekonomi Baru (DEB) yang dilaksanakan pada tahun 1970-an bertujuan untuk memodenkan dan urbanisasi kawasan luar bandar, terutamanya di kalangan penduduk Melayu berpendapatan rendah. (Mustaffa et al., 2019) Program-program seperti FELDA dan FELCRA telah ditubuhkan untuk membangunkan tanah untuk penanaman dan mewujudkan peluang ekonomi, menyebabkan pembukaan lebih satu juta ekar tanah dan penempatan semula ribuan keluarga. (Zulkifli Mohamad et al., 2014) Inisiatif-inisiatif ini telah memainkan peranan penting dalam pembangunan pertanian di Malaysia, terutamanya dalam pengeluaran minyak sawit dan getah. (Hakimi & Ajeerah, 2013) Selain itu, usaha telah dilakukan untuk menangani kemiskinan di kalangan masyarakat orang asli, melalui program seperti *Agriculture Land Development Programme* (ALDP). (Hamid et al., 2013)

Secara keseluruhan, pembangunan tanah untuk pertanian di Malaysia telah didorong oleh dasar dan program kerajaan yang bertujuan untuk pemodenan, pembangunan ekonomi, dan pembasmian kemiskinan. Pembangunan jalan raya meningkatkan akses ke kawasan terpencil atau terpencil sebelum ini, menjadikannya lebih mudah diakses untuk aktiviti dan pembangunan manusia. Dengan menyediakan hubungan fizikal antara kawasan yang berbeza, infrastruktur jalan raya membuka tanah untuk tujuan kediaman, komersial, perindustrian dan pertanian. Kebolehcapaian yang lebih baik menggalakkan perubahan penggunaan tanah dan memudahkan pembangunan ekonomi di kawasan yang kurang mendapat perhatian sebelum ini. Akses jalan raya yang lebih baik membolehkan petani mengangkut hasil mereka ke pasaran dengan lebih cekap, mengurangkan kos pengangkutan dan meningkatkan akses pasaran. Oleh itu, perkembangan jalan raya memainkan peranan penting dalam membuka tanah pertanian untuk penanaman, pemprosesan dan pemasaran.

KESIMPULAN

Kesimpulannya, infrastruktur jalan raya yang baik bukan sahaja memudahkan pergerakan barangan dan perkhidmatan tetapi juga menyumbang kepada pembangunan perdagangan, perkhidmatan pengangkutan, pelancongan, peluang pekerjaan serta pembukaan tanah. Peningkatan jumlah jalan raya dan pengangkutan memainkan peranan penting dalam menggerakkan ekonomi, merangsang perdagangan, meningkatkan aksesibiliti serta menyokong pembangunan pelancongan dan industri lain. Melalui pelbagai inisiatif pembangunan infrastruktur dan undang-undang pengangkutan, kerajaan Malaysia telah berusaha untuk meningkatkan kualiti hidup rakyat dan mencapai pembangunan ekonomi yang mampan. Dalam konteks globalisasi dan pertumbuhan ekonomi yang pesat, infrastruktur jalan raya yang berkualiti adalah penting bagi Malaysia untuk terus bersaing di arena antarabangsa dan memastikan pertumbuhan ekonomi yang mampan. Pembangunan rangkaian jalan raya di Malaysia telah terbukti menjadi pemangkin kepada pertumbuhan dan pembangunan ekonomi dalam pelbagai sektor. Pembangunan infrastruktur, terutamanya dalam bentuk rangkaian jalan raya, berfungsi sebagai pemacu penjana pekerjaan yang penting di Malaysia. Dengan mengutamakan pembangunan infrastruktur dan melabur dalam tenaga kerja mahir, Malaysia boleh terus memanfaatkan potensi infrastruktur untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan mata pencarian.

RUJUKAN

- Abdullah, A., Baharin, I., & Yaakop, R. (2012). The Transformation of Perak's Political and Economic Structure in the British Colonial Period in Malaya (1874-1957). *JEBAT: Malaysian Journal of History, Politics & Strategy*, 39(2).
- Arkib Negara Malaysia. (n.d.-a). 506/10, *Intelligence Reports on Malaya Prior to Japanese Occupation*.
- Arkib Negara Malaysia. (n.d.-b). *Tun Razak Penggerak Pembangunan Rakyat / Negara*. Retrieved March 15, 2024, from <http://www.arkib.gov.my/web/guest/tun-razak-penggerak-pembangunan-rakyat-negara>
- Arkib Negara Malaysia. (1988). *Report No. 7063-MA, Malaysia National Transport Policy, June 1988*.
- Bruton, M. J. (1995). *Pengenalan Perancangan Pengangkutan, Ed. 3*. Penerbit UTM. https://books.google.com.my/books?id=J-5_zG_vffwC
- Cheuk, S., Liew-Tsonis, J., Ing, G. P., & Razli, I. A. (2010). An establishment of the role of private and public sector interests in the context of tourism transport planning and development: the case of Malaysia. *International Business & Economics Research Journal (IBER)*, 9(2).
- Gillen, D. W. (1996). Transportation infrastructure and economic development: A review of recent literature. *Logistics and Transportation Review*, 32(1), 39.
- Hakimi, M., & Ajeerah, A. (2013). Farmers' Practices in Developing Agricultural Land in Malaysia: Is there an Islamic Microfinance Solution? *Tazkia Islamic Finance and Business Review*, 8(2).
- Hall, C. M., & Page, S. J. (2014). *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space*. Routledge.
- Hamid, H., Samah, A. A., & Man, N. (2013). The level of perceptions toward agriculture land development programme among Orang Asli in Pahang, Malaysia. *Asian Social Science*, 9(10), 151.
- Jabatan Perangkaan Malaysia. (2023). *Statistik Guna Tenaga 2018 - 2023*.
- Jamaluddin, M. (1965). *A History of Port Swettenham*. Malaysia Publications Ltd.
- Kementerian Ekonomi. (1971). *Rancangan Malaysia Kedua, 1971-1975*.
- Kementerian Ekonomi. (1976). *Rancangan Malaysia Ketiga, 1976-1980*.
- Kementerian Ekonomi. (1981). *Rancangan Malaysia Kelima, 1981-1985*.
- Kementerian Ekonomi. (2020). *Employed Person by Industry, Population & Labour Force*. <https://www.ekonomi.gov.my/en/socio-economic-statistics/economic-statistics/population-labour-force>
- Kementerian Ekonomi. (1966). *Rancangan Malaysia Pertama, 1966-1970*.
- Kementerian Ekonomi. (1991). *Rancangan Malaysia Keenam 1991-1995*.
- Kementerian Kerja Raya. (2011). *Jalan Raya di Malaysia*. Kementerian Kerja Raya.
- Kementerian Kerjaraya dan Pengangkutan. (1977). *0.9793 PT:86, Rancangan Malaysia Ketiga*.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. (2022). *Statistik Pengangkutan Malaysia 2022*.
- Kennedy, J. (1970). *A History of Malaya*. Macmillan.
- Kerajaan Malaysia. (2019). *Kertas Perintah 6 Tahun 2019, Kertas Putih Ke Arah Kelestarian Lembaga Kemajuan Tanah Persekutuan (FELDA)*.
- Komornicki, T., & Goliszek, S. (2023). New Transport Infrastructure and Regional Development of Central and Eastern Europe. *Sustainability*, 15(6), 5263.

- Leinbach, T. R. (1975). Transportation and the Development of Malaya. *Annals of the Association of American Geographers*, 65(2), 270–282.
- Lykova, O. (2021). The road infrastructure development impact on the economy of the region. *E3S Web of Conferences*, 281, 08012.
- Maparu, T. S., & Mazumder, T. N. (2017). Transport infrastructure, economic development and urbanization in India (1990–2011): Is there any causal relationship? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100, 319–336.
- Mohamed, A. (1985). *Malayan Railway: 100 Years, 1885-1985*. AMW Communications Management. <https://books.google.com.my/books?id=BJtXAAAAMAAJ>
- Muhammad, A., Mike, M. E. E., Idris, M. B., Ishaq, A. A., & Abdullah, A. K. (2023). The belt and road initiative: implications for infrastructure development and economic integration in Eurasia. *J Environ Sci Econ*, 2(2).
- Mustaffa, F., Singaravelloo, K., & Azmah, O. (2019). Multiplicity in entrepreneurship economic development of Malaysian smallholder farmers. *Academy of Entrepreneurship Journal*, 25(1), 1–6.
- Muvawala, J., Sebukeera, H., & Ssebulime, K. (2021). Socio-economic impacts of transport infrastructure investment in Uganda: Insight from frontloading expenditure on Uganda's urban roads and highways. *Research in Transportation Economics*, 88, 100971.
- New Straits Times. (1984). *Felcra Kenyataan Tawaran* '.
- Ng, C. P., Law, T. H., Jakarni, F. M., & Kulanthayan, S. (2019). Road infrastructure development and economic growth. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 512(1), 012045.
- Noor, N. F. M., Kadir Shahar, H., Hamid, T. A., Zainalaludin, Z., Ahmad, S. A., Rokhani, F. Z., Ujang, N., Yusoff, I. S. M., & Akahbar, S. A. N. (2022). Understanding travel behavior and sustainability of current transportation system for older adults in Malaysia: a scoping review. *Sustainability*, 14(21), 14140.
- Persyn, D., Barbero, J., Díaz-Lanchas, J., Lecca, P., Mandras, G., & Salotti, S. (2023). The ripple effects of large-scale transport infrastructure investment. *Journal of Regional Science*.
- Public Works Department. (1955). *Annual Report of The Public Works Department of the year 1955*.
- Public Works Department. (1957). *Annual Report of The Public Works Department of the year 1957*.
- Public Works Department. (1960). *Annual Report of the Public Works Department of the year 1960*.
- Public Works Department. (1964). *Annual Report of the Public Works Department for the year 1964*.
- Public Works Department. (1978). *General Transport/Railway Study For Peninsular Malaysia, Final Report Volume 2, Analysis of Transport Modes and Modal Split-March 1978*.
- Raja, S. S. (2017). *The Economy of Colonial Malaya: Administrators Versus Capitalists*. Routledge.
- Ridzuan, N. Q. M., & Maiddin, S. H. M. (2024). Road Development in Five Malaysian Plan, 1966-1990. *SEJARAH: Journal of the Department of History*, 33(1 (June)).
- Runtunuwu, P. C. H., & Rajasekera, J. (2022). Does basic infrastructure development have an impact on economic growth?: Study In Ternate, North Maluku. *Indonesia Auditing Research Journal*, 11(4), 174–184.
- Song, H., & Li, G. (2008). Tourism demand modelling and forecasting—A review of recent research. *Tourism Management*, 29(2), 203–220.
- Tanjung, R. P., Purwoko, A., & Lubis, R. A. (2023). The impact of road infrastructure on regional development in South Labuhanbatu Regency, North Sumatra Province, Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1188(1), 012022.
- White, N. J., Barwise, J. M., & Yacob, S. (2020). Economic Opportunity and Strategic Dilemma in Colonial Development: Britain, Japan and Malaya's Iron Ore, 1920s to 1950s. *The International History Review*.
- Yu, Z., & Luu, T. B. (2022). *Evaluating the effect of transport infrastructure on the employment in Vietnam*.
- Zulkifli Mohamad, Z. M., Johari Talib, J. T., Maharam Mamat, M. M., Azizi Umar, A. U., Aminuddin Basir, A. B., Wan Zulkifli, W. H., Jamsari Alias, J. A., & Nazri Muslim, N. M. (2014). *Rural land management in Malaysia: referring to the role of federal land development authority (FELDA)*.