

# LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA TERHADAP PROJEK PEMBANGUNAN ZON BEBAS PELABUHAN KLANG (PKFZ)

## 1. LATAR BELAKANG

1.1. Lembaga Pelabuhan Klang (LPK) telah ditubuhkan di bawah Akta Pelabuhan 1963, Akta 488 (Pindaan 1992). Ia merupakan sebuah Badan Berkanun Persekutuan yang dikawal selia oleh Kementerian Pengangkutan. Kemudahan operasi dan perkhidmatan pelabuhan telah diswastakan mulai tahun 1983. Sehubungan itu, LPK berfungsi sebagai perancang korporat dan pembangunan, pemudah cara urusan perdagangan, badan kawal selia terhadap operator swasta, pengurusan aset serta pihak berkuasa zon perdagangan bebas.

1.2. Pada tahun 1990, Kerajaan memutuskan untuk menjadikan Pelabuhan Klang sebagai sebuah pusat muatan dan pengedaran serantau. Bagi memenuhi hasrat ini, sebuah *Mega Distribution Hub* telah diwujudkan dan direalisasikan dengan projek pembangunan Zon Bebas Pelabuhan Klang atau lebih dikenali sebagai *Port Klang Free Zone* (PKFZ). Objektif PKFZ adalah untuk membangunkan Konsep Zon Bebas yang menggabungkan aktiviti Zon Perdagangan Bebas dan Zon Perindustrian Bebas dalam satu kawasan. Dengan penggabungan 2 aktiviti ini, PKFZ menawarkan pelbagai kemudahan dan perkhidmatan serta menjana lebih banyak kargo termasuk menyelia kemudahan pembangunan *International Processing Centre* dan *Entreport and Transhipment*.

1.3. Projek PKFZ dibangunkan di kawasan seluas 404.4 hektar bersamaan lebih kurang 1000 ekar di Pulau Indah, Pelabuhan Klang bersebelahan dengan Pelabuhan Barat (*Westport*). Kemudahan yang disediakan adalah seperti di jadual berikut:

**JADUAL 1  
KEMUDAHAN YANG DISEDIAKAN DI PKFZ**

| KAWASAN               | KEMUDAHAN YANG DISEDIAKAN                                                                                                       | KELUASAN TANAH (EKAR) |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| PRESINT 1 & PRESINT 4 | Lot tanah terbuka untuk pembinaan kemudahan pelabur logistik                                                                    | 600                   |
| PRESINT 2 & PRESINT 8 | Lot tanah terbuka untuk pembinaan kemudahan pelabur industri berat                                                              |                       |
| PRESINT 6 & PRESINT 7 | Lot tanah terbuka untuk pembinaan kemudahan pelabur teknologi                                                                   |                       |
| PRESINT 3             | 512 unit industri ringan dan gudang untuk aktiviti perkilangan                                                                  | 204                   |
| PRESINT 5             | Kompleks perniagaan, hotel kelas perniagaan, pusat perdagangan dan pameran, pusat kastam, Pejabat Pengurusan PKFZ dan lain-lain | 196                   |

1.4. Projek PKFZ diwujudkan mengikut model Jebel Ali Free Zone di Dubai yang terkenal sebagai sebuah zon bebas yang berjaya dan berkembang pesat di peringkat antarabangsa. Projek ini telah dilancarkan pada bulan Julai 2004.

1.5 Ekoran daripada isu berhubung dengan PKFZ ini mendapat liputan meluas dalam media massa, LPK telah melantik PricewaterhouseCoopers untuk menjalankan *PKFZ Position Review* dan laporan mengenainya telah dikeluarkan pada 28 Mei 2009. Seterusnya Menteri Pengangkutan telah mengarahkan supaya LPK mewujudkan tiga pasukan petugas khas (*special task force*) iaitu:

- (a) *PKA Ad Hoc Committee* untuk mengenalpasti kelemahan tadbir urus LPK dan mengesyorkan langkah-langkah penambahbaikan. Jawatankuasa ini telah mengemukakan laporannya pada 22 Julai 2009.
- (b) *MOT – PKA Task Force* untuk memberi pandangan dari segi perundangan berhubung dengan kelemahan dan ketidakpatuhan terhadap undang-undang/peraturan yang berlaku dalam pelaksanaan projek PKFZ. Pasukan ini telah mengemukakan laporannya pada 10 Ogos 2009.
- (c) Di peringkat PKFZ, satu jawatankuasa eksekutif (PKFZ EXCO) telah diwujudkan untuk merancang dan memantau pembangunan perniagaan PKFZ.
- (d) Mengesyorkan penambahbaikan untuk melaksanakan projek-projek lain yang seumpama ini pada masa akan datang.

1.6. Pada 9 September 2009, Kerajaan telah memutuskan supaya Pasukan Petugas Khas PKFZ yang di ketuai oleh Ketua Setiausaha Negara ditubuhkan. Antara lainnya pasukan ini bertanggungjawab untuk mengenal pasti kelemahan tadbir urus dan pengurusan pelaksanaan projek pembangunan PKFZ serta mencadangkan langkah-langkah penambahbaikan yang perlu di ambil. Selain itu, menentukan sama ada terdapat salah laku oleh mana-mana individu atau entiti yang terlibat dengan projek ini dan mengesyorkan tindakan terhadap pihak yang terlibat dengan sebarang penyelewengan. Pasukan ini juga ditugaskan untuk menilai kedudukan kewangan LPK dan PKFZ serta merangka dan mengesyorkan model perniagaan bagi memajukan projek ini.

## **2. OBJEKTIF PEMERIKSAAN OLEH JAWATANKUASA**

2.1. Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara menjalankan pemeriksaan terhadap pelaksanaan projek PKFZ kerana isu berhubung dengannya telah menjadi topik perbincangan umum selepas LPK mengumumkan hasil pengauditan yang dijalankan oleh PricewaterhouseCoopers berhubung dengan projek PKFZ. Kelemahan-kelemahan mengenainya telah dilaporkan secara meluas dalam media massa. Pemeriksaan Jawatankuasa kali ini juga adalah merupakan susulan kepada pemeriksaan yang dibuat oleh Jawatankuasa pada 6 September dan 25 September 2007 berhubung dengan projek ini. Sehubungan itu, selaras dengan mandat yang diberi di bawah Perkara 77(1) Peraturan-peraturan Majlis Dewan Rakyat, Jawatankuasa telah membuat pemeriksaan terhadap perkara ini dengan tujuan:

- a) Mengenal pasti faktor-faktor yang menyebabkan kenaikan kos projek Port Klang Free Zone (PKFZ) yang tinggi iaitu daripada RM1.957 bilion kepada RM4.947 bilion setakat ini.
- b) Mengesyorkan tindakan-tindakan yang patut diambil terhadap pihak-pihak yang terlibat sekiranya didapati berlaku penyelewengan wang awam.
- c) Mengesyorkan tindakan-tindakan yang patut diambil oleh Kerajaan untuk memanfaatkan projek yang telah dibangunkan untuk mendapat *value for money* daripada perbelanjaan besar yang telah dibuat.

## **3. SKOP DAN METODOLOGI PEMERIKSAAN**

3.1. Pemeriksaan ini meliputi aspek perancangan, pelaksanaan dan pemantauan terhadap Projek PKFZ dan ia dijalankan melalui pendekatan berikut:

- a) Menggunakan laporan-laporan Audit yang berikut sebagai rujukan:
  - i) Laporan Ketua Audit Negara Mengenai Penyata Kewangan LPK Bagi Tahun 2003 hingga 2007.
  - ii) Laporan yang dikeluarkan oleh PricewaterhouseCoopers bertajuk "Position Review Of Port Klang Free Zone Project and Port Klang Free Zone Sdn. Bhd." bertarikh 3 Februari 2009.

- b) Memanggil pihak-pihak yang terlibat dengan perancangan, pelaksanaan dan pemantauan projek PKFZ seperti di Lampiran A.
- c) Meminta Jabatan Audit Negara menjalankan semakan dan pengesahan terhadap beberapa perkara tertentu berkaitan dengan perancangan dan pelaksanaan projek PKFZ.

#### **4. HASIL PEMERIKSAAN**

##### **4.1. Pembelian Tanah**

Urusan perolehan tanah bagi projek ini telah berlarutan selama beberapa tahun kerana terdapat perbezaan pandangan antara Kerajaan khususnya Kementerian Kewangan dan Peguam Negara dengan LPK dan KDSB. Kementerian Kewangan dan Peguam Negara berpandangan tanah itu sepatutnya diperolehi secara pengambilan balik di bawah Akta Pengambilan Tanah 1960 manakala pihak LPK dan KDSB ingin tanah ini diperolehi secara pembelian. Selain daripada itu, terdapat juga perbezaan pandangan antara Kerajaan Persekutuan dengan Kerajaan Negeri Selangor berhubung dengan kaedah pengambilan tanah di bawah Akta Pengambilan Tanah, 1960 (APT 1960). Kerajaan Persekutuan berpandangan Kementerian Pengangkutan patut memohon untuk mengambil alih tanah tersebut di bawah Seksyen 3 (1)(a) APT, 1960 untuk tujuan awam dan seterusnya tanah tersebut didaftarkan atas nama Pesuruhjaya Tanah Persekutuan yang kemudiannya dipajak kepada LPK untuk tujuan pembangunan. Bagaimanapun, Kerajaan Negeri Selangor berpandangan tanah tersebut sepatutnya diambil alih di bawah Seksyen 3 (1) (b) APT 1960 dengan alasan bahawa projek ini bukan merupakan projek kegunaan awam secara langsung. Tanah ini akan dimajukan secara komersial dan tidak dinikmati secara terus oleh orang ramai. Berikut diberikan beberapa perkara penting berhubung dengan perolehan tanah bagi projek PKFZ:

4.1.1. Pada bulan Februari 1991, Kerajaan Negeri Selangor telah menganugerahkan tanah pertanian seluas 404.4 hektar (lebih kurang 1,000 ekar) di Pulau Indah kepada Koperasi Pembangunan Pulau Lumut Berhad (KPPLB). KPPLB telah menjual lebih kurang 500 ekar daripadanya dengan harga RM31 juta kepada Kuala Dimensi Sdn. Bhd. (KDSB) pada bulan Oktober 1994. KPPLB kemudiannya telah bersetuju menjual baki tanah seluas 500 ekar lagi kepada KDSB dengan harga RM65 juta di mana RM7 juta telah dibayar

oleh KDSB. Dengan itu, harga purata 1,000 ekar tanah yang dibeli oleh KDSB daripada KPPLB adalah RM2.20 sekaki persegi.

4.1.2. Jabatan Penilaian dan Perkhidmatan Harta (JPPH) telah membuat 4 kali penilaian terhadap tanah bagi projek ini berdasarkan kepada permohonan daripada pihak LPK dan Kementerian Pengangkutan. Nilai tanah bagi setiap penilaian yang dibuat adalah seperti berikut:

- a) **Laporan penilaian yang pertama telah dikeluarkan oleh JPPH pada 5 Disember 1998.** Di dalam laporan tersebut JPPH mencadangkan 2 nilai berdasarkan keadaan tanah yang berikut:
  - i) Tanah tambak tanpa jalan keluar masuk dan infrastruktur bernilai **RM13.50 sekaki persegi** dengan harga jualan untuk 400 ekar berjumlah RM235,224,000.
  - ii) Tanah tambak dengan jalan keluar masuk dan infrastruktur asas bernilai **RM17.00 sekaki persegi** dengan harga jualan untuk 400 ekar berjumlah RM296,208,000.
- b) **Laporan penilaian yang kedua telah dikeluarkan pada 11 Mei 2000.** Mengikut laporan tersebut, **JPPH mencadangkan harga tanah pada kadar RM18 sekaki persegi** dengan harga jualan untuk tanah seluas 830 ekar berjumlah RM650,790,000. Harga tersebut ditetapkan setelah mengambil kira kelulusan cadangan pembangunan oleh Kerajaan Negeri Selangor dan Pihak Berkuasa Tempatan; tanah adalah bebas daripada sekatan dan bebanan hutang; kos pembangunan infrastruktur adalah tanggungan KDSB dan harga tanah dibayar oleh LPK secara tertunda.
- c) **Laporan penilaian yang ketiga telah dikeluarkan pada 29 September 2000.** Melalui penilaian yang dibuat berasaskan kepada *special value*, JPPH mencadangkan harga RM21.00 sekaki persegi jika bayaran dibuat oleh LPK secara tunai dan RM25.00 sekaki persegi jika bayaran dibuat secara tertunda. Penilaian *special value* adalah berdasarkan kepada terma dan syarat berikut:
  - i) KDSB akan menyediakan infrastruktur yang terdiri daripada perparitan, jalan masuk utama, jambatan, menambun tanah, memberi sumbangan

ii) Kaedah “*Discounted Cash Flow*” (DCF) berdasarkan terma yang berikut:

- Bayaran pendahuluan tahun pertama sebanyak 5%
- Kadar kupon 6.0% (faedah)
- Tempoh bayaran balik selama 15 tahun

4.1.3. Pada 12 Jun 2001, Ketua Setiausaha Perbendaharaan, Tan Sri Samsudin Hitam memaklumkan secara bertulis kepada Dato’ Zaharah Shaari, Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan keputusan YAB Menteri Kewangan seperti berikut:

- a) Kementerian Pengangkutan dan LPK melaksanakan sendiri projek PKFZ.
- b) Tanah diambil di bawah Akta Pengambilan Tanah 1960 dan dibiayai melalui peruntukan Kementerian Pengangkutan dan kemudian disewa pajak kepada LPK untuk dibangunkan.
- c) Kos pembangunan dibiayai melalui terbitan bon jangka panjang oleh LPK dengan jaminan Kerajaan. Butiran lanjutnya adalah seperti berikut:
  - i) Bon diterbitkan mengikut keperluan dan lebih wang akan diguna untuk membayar balik bon lebih awal serta bayaran sewa pajakan tanah.
  - ii) Wang terbitan bon dikreditkan ke akaun khas dan Kerajaan sebagai *joint signatory*.
  - iii) Kos pembangunan perlu diteliti dengan terperinci dan keperluan ditetapkan.
  - iv) Kerja pembangunan dilaksanakan secara tender terbuka.
- d) Jawatankuasa Penyelaras ditubuhkan dan diketuai oleh Kementerian Pengangkutan dan dianggotai oleh Unit Perancang Ekonomi, Perbendaharaan Malaysia dan Jabatan lain yang berkenaan.

4.1.4. **Pada 20 Julai 2001**, atas permintaan Kementerian Pengangkutan JPPH telah menjalankan **penilaian kali keempat** terhadap tanah seluas 1,000 ekar yang ditawarkan oleh KDSB. Nilai ini dibuat bagi tujuan membayar pampasan kepada pemilik tanah sekiranya Kerajaan bercadang untuk mengambil balik tanah bagi melaksanakan projek PKFZ. Berdasarkan surat daripada Timbalan Ketua Pengarah JPPH kepada Ketua Setiausaha Perbendaharaan bertarikh 1 Ogos 2001, **harga tanah bagi maksud pampasan (sekiranya tanah diambil balik melalui Akta Pengambilan Tanah 1960), adalah RM10.16 sekaki persegi iaitu berjumlah RM442.13 juta.** Asas penetapan harga tanah tersebut adalah seperti berikut:

- a) Nilai pasaran terbuka.
- b) Keseluruhan tanah diambil balik.
- c) 500 ekar tanah ditambun dan bakinya tanah paya
- d) Jalan masuk utama ke lot berkenaan belum dibina.
- e) Tanah pajakan dengan baki 92 tahun.
- f) Kaedah perbandingan digunakan

4.1.5. Pada 20 September 2001, sekali lagi Ketua Setiausaha Perbendaharaan telah memaklumkan kepada Dato' Zaharah Shaari, Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan, keputusan YAB Menteri Kewangan supaya tanah diambil secara *acquisition* dan tidak secara pembelian terus dari pemilik tanah.

4.1.6. Pada 30 Januari 2002, mesyuarat antara Menteri Pengangkutan dengan ahli Lembaga Pengarah KPPLB dan wakil Kementerian Kewangan telah diadakan. Di dalam mesyuarat ini, wakil Kementerian Kewangan, Tuan Hj Abdul Rahim Mokti memaklumkan pandangan daripada Kementerian Kewangan seperti berikut:

- a) Tanah bagi projek PKFZ diperolehi secara pengambilan balik tanah (*acquisition*) oleh Kerajaan Persekutuan secara berasingan daripada pembangunan infrastruktur supaya ianya lebih telus. Pengambilan tanah berasaskan nilai JPPH pada nilai RM10.16 sekaki persegi.

- b) KDSB boleh dipertimbangkan untuk membangunkan tanah. Kos projek ditanggung sepenuhnya oleh Kerajaan.

4.1.7. Semakan yang dibuat oleh Jabatan Audit Negara mendapati dalam Mesyuarat Jemaah Menteri yang diadakan pada 23 Oktober 2002 Kementerian Kewangan telah membentangkan satu memorandum yang mencadangkan supaya tanah untuk projek PKFZ diperolehi secara pengambilan balik di bawah Akta Pengambilan Tanah, 1960 dan tidak dibeli. Ini disebabkan tanah tersebut mengandungi 8 gadaian dan 5 caveat persendirian yang mana sekiranya tanah tersebut dipindah milik ia akan menjadi bebanan kepada Kerajaan kerana segala kepentingan terhadap gadaian atau cagaran di atas tanah tersebut akan beralih dan risiko terhadapnya akan ditanggung Kerajaan. KDSB juga telah menjual 5 bahagian daripada tanah tersebut dengan keluasan 100 ekar. Oleh itu KDSB tidak boleh menjual tanah tersebut sebagai satu lot besar. Sehubungan ini, Jemaah Menteri pada mesyuarat yang sama bersetuju supaya:

- a) Pengambilan balik tanah dilakukan di bawah Seksyen 3(1)(a) Akta Pengambilan Tanah 1960.
- b) Nilai harga tanah berdasarkan kepada penilaian JPPH sebanyak RM10.16 sekaki persegi.
- c) KDSB boleh diberi peluang untuk menambak dan membina infrastruktur asas secara *design and build* dan harganya perlu dirundingkan. Harga tersebut perlu diluluskan oleh Kementerian Kewangan sekiranya melebihi RM100 juta.

4.1.8. Mengikut semakan daripada Jabatan Audit Negara, didapati pada 6 November 2002, Kerajaan bersetuju supaya tanah bagi projek ini dibeli secara *willing buyer willing seller* dan harga tanah dibeli pada kadar RM25 sekaki persegi berdasarkan *special value* dan *discounted cash flow* serta bayaran balik harga tanah dibuat secara tertunda selama 15 tahun. Persetujuan tersebut dibuat berdasarkan kepada maklumat yang diberi oleh Menteri Pengangkutan kepada Kerajaan seperti berikut:

- a) Tanah bagi projek ini masih belum diperolehi walaupun telah 4 tahun berlalu kerana terdapat kebuntuan mengenai kaedah perolehannya.
- b) Masalah gadaian boleh diselesaikan dan pindah milik boleh dibuat ke atas tanah tersebut yang bebas dari sebarang bebanan berasaskan persetujuan bayaran harga tanah dibuat selama 15 tahun;
- c) Kajian yang di buat oleh Penasihat Khas Y.A.B. Perdana Menteri mendapati projek PKFZ masih berdaya maju sungguhpun tanah untuk projek ini diperolehi secara pembelian;
- d) Harga tanah RM25 sekaki persegi adalah berdasarkan penilaian yang dibuat oleh Jabatan Penilaian dan Perkhidmatan Harta (JPPH).
- e) Perjanjian jual beli antara KDSB dengan 5 orang pembeli terhadap sebahagian tanah projek (100 ekar) telah menetapkan bahawa mereka tidak akan memasukkan caveat persendirian terhadap tanah tersebut. Pembeli juga bersetuju untuk menjual lot-lot berkenaan kepada KDSB jika diperlukan.

4.1.9. Pada hari yang sama (6 November 2002), dengan kelulusan diberi oleh Kerajaan, Pengurus Besar LPK telah menghantar surat tawaran kepada KDSB untuk membeli tanah 1000 ekar pada kadar RM25 sekaki persegi dengan harga RM1.088 bilion. Seterusnya, pada 12 November 2002, beliau telah menandatangani Perjanjian Jual Dan Beli Tanah dengan KDSB. Antara lain perjanjian tersebut menetapkan perkara-perkara berikut:

- a) Harga tanah adalah RM1.088 bilion pada kadar RM25 sekaki persegi.
- b) Kadar faedah adalah 7.5% setahun (dalam surat tawaran yang dikeluarkan oleh LPK kepada KDSB kadar faedah adalah 7%). Ini menjadikan kos keseluruhan pembelian tanah berjumlah RM1.81 bilion.
- c) Faedah dikecualikan bagi tahun pertama dan kedua.
- d) Pembayaran tertangguh selama 15 tahun.
- e) Pendahuluan sebanyak 10%.
- f) Moratorium selama 4 tahun.

g) Menyediakan kemudahan infrastruktur asas seperti di jadual berikut:

**JADUAL 2**  
**KERJA PEMBINAAN INFRASTRUKTUR ASAS**

| <b>KERJA PEMBINAAN</b>         | <b>PERKARA</b>                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Perparitan                     | Sepanjang lebih kurang 10,865 meter                                                                                                                                                                                          |
| Jalan masuk utama              | Jalan dua hala sepanjang 5.9 km dan 40 kaki lebar selaras dengan <i>design</i> dan <i>standard</i> Kelas 'A' JKR                                                                                                             |
| Jambatan                       | 2 unit R.C. structure dengan 30 dan 60 meter rentang setiap satu                                                                                                                                                             |
| Menambun tanah                 | Seluas 1,000 ekar pada tahap 7.30 meter ACD                                                                                                                                                                                  |
| Bayaran kepada agensi          | PUAS Berhad, Jabatan Pengaliran dan Saliran serta pampasan untuk jalan utama.                                                                                                                                                |
| Penyenggaraan semasa pembinaan | Memastikan kawasan tanah dan sekitarnya tidak mengalami banjir akibat kerja tanah.                                                                                                                                           |
| Bekalan air                    | Membekalkan 1.3 juta gelen sehari melibatkan pemasangan paip air, tangki air berkapasiti 1.3 juta gelen sehari, rumah pam, tangki penyedut dan bayaran penyambungan bekalan air kepada <i>Central Spectrum Sdn. Berhad</i> . |

g) Perjanjian di atas telah juga memasukkan syarat bahawa KDSB akan bertindak sebagai kontraktor untuk kerja pembangunan yang bernilai RM350 juta hingga RM400 juta.

4.1.10. Bayaran pertama oleh LPK akan dibuat pada pertengahan tahun 2007 dan bayaran terakhir perlu dijelaskan sebelum 30 Jun 2017. Semakan Jabatan Audit Negara mendapati setakat 30 Ogos 2009 sejumlah RM238 juta telah dibayar oleh LPK melalui sumber dalamannya manakala sejumlah RM260 juta telah dijelaskan oleh Kementerian Kewangan melalui pinjamannya kepada LPK.

4.1.11. Semakan yang dijalankan oleh Jabatan Audit Negara mendapati semasa pemindahan hakmilik tanah dibuat kepada LPK pada 15 Mac 2006 hanya 500 ekar dipindahkan daripada KDSB manakala baki 500 ekar lagi dipindahkan daripada KPPLB.

## Pandangan/Syor Jawatankuasa

- a) Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Pengurus Besar LPK gagal mematuhi arahan daripada Kerajaan dan Kementerian Kewangan dalam urusan perolehan tanah. Ini adalah kerana sungguhpun Kerajaan bersetuju memberi peluang supaya KDSB dilantik untuk menambak dan membina infrastruktur asas secara *design and build*, namun LPK diminta merundingkan harga bagi kerja-kerja ini dengan KDSB dan mendapatkan kelulusan daripada Kementerian Kewangan sekiranya ia melebihi RM100 juta. Bagaimanapun, pihak LPK tidak mendapatkan kelulusan daripada Kementerian Kewangan sungguhpun kos bagi kerja-kerja ini mengikut perjanjian jual dan beli tanah, adalah antara RM350 juta hingga RM400 juta.
- b) Ketua Setiausaha Perbendaharaan melalui suratnya bertarikh 12 Jun 2001, telah mengarahkan supaya tanah bagi projek ini diperolehi secara pengambilan balik di bawah Akta Pengambilan Tanah 1960, dibiayai melalui peruntukan Kementerian Pengangkutan dan kemudiannya disewa pajak kepada LPK. Arahan ini juga tidak dipatuhi. Jawatankuasa berpendapat jika kaedah ini digunakan, Kerajaan hanya perlu membelanjakan RM442.13 juta untuk memperolehi tanah bagi projek PKFZ dan seterusnya sejumlah RM645.87 juta dapat dijimatkan.
- c) Jawatankuasa mendapati kelulusan daripada Kerajaan tidak diperolehi berhubung dengan pengenaan kadar faedah sebanyak 7.5% setahun bagi bayaran balik tanah secara tertunda sebelum perjanjian jual beli tanah ditandatangani oleh Pengurus Besar LPK. Pengenaan *kadar faedah ini menyebabkan LPK perlu membayar kos pembelian* tanah berjumlah RM1.088 bilion disamping faedah tambahan berjumlah RM730 juta menjadikan jumlah pembayaran RM1.818 bilion. Ini bermakna kos tanah bagi setiap kaki persegi adalah RM41.76 iaitu 67% lebih tinggi daripada harga yang ditetapkan oleh JPPH. Selain itu, pengenaan kadar faedah sebanyak 7.5% tersebut juga menyebabkan berlakunya *double charge* terhadap Kerajaan kerana semasa JPPH menetapkan harga tanah pada RM25 sekaki persegi, Jabatan tersebut telahpun mengambilkira faedah sebanyak 7.5% untuk bayaran balik tertunda selama 15 tahun. Jawatankuasa mengambil maklum

pengurusan LPK semasa (*current*) sedang mengambil tindakan undang-undang terhadap bekas Pengurus Besar LPK.

- d) Tindakan Pengurus Besar LPK menandatangani perjanjian jual dan beli tanah termasuk membangunkan infrastruktur bernilai RM1.088 bilion adalah menyalahi peraturan kewangan Kerajaan kerana beliau tidak mendapat kelulusan dari Kementerian Kewangan. Tindakan beliau ini juga adalah tidak selaras dengan kehendak Port Authorities Act, 1963 (Akta 488) yang menetapkan bahawa beliau perlu mendapat kelulusan daripada Lembaga Pengarah LPK terlebih dahulu.
- e) LPK wajar memastikan bahawa KDSB telah melaksanakan semua kerja-kerja infrastruktur sepertimana yang ditetapkan dalam Perjanjian Jual Beli tanah sebelum menjelaskan semua bayaran harga tanah yang akan tamat pada tahun 2017.
- f) Suruhanjaya Pencegahan Rasuah Malaysia wajar membuat siasatan untuk mengenal pasti pihak-pihak yang terlibat dengan pelanggaran terhadap keputusan Kerajaan dan Kementerian Kewangan berhubung dengan perolehan tanah supaya tindakan undang-undang dapat diambil terhadap mereka.

## **4.2. Pelaksanaan Projek PKFZ**

### **4.2.1 Pemilihan KDSB Sebagai Pemaju**

Lembaga Pelabuhan Klang adalah tertakluk kepada peraturan perolehan Kerajaan, Arahan Perbendaharaan dan Pekeliling Perbendaharaan bagi pelantikan kontraktor dan perunding. Pengurus Besar LPK telah melantik kontraktor pembinaan dan perunding seperti berikut:

- a) Pada bulan Jun 2001, Kementerian Kewangan menetapkan kontrak kerja pembangunan dibuat secara tender terbuka dan kos pembangunan projek PKFZ dibiayai melalui terbitan bon jangka panjang dengan jaminan Kerajaan. **Bagaimanapun, Kuala Dimensi Sdn. Berhad (KDSB) telah dilantik sebagai kontraktor oleh LPK bagi projek pembangunan PKFZ secara rundingan terus.** Perjanjian Jual Dan Beli Tanah yang ditandatangani antara LPK dan KDSB pada bulan November 2002 telah

juga mensyaratkan KDSB dilantik sebagai kontraktor pembangunan PKFZ walaupun kelulusan daripada Kementerian Kewangan tidak diperolehi untuk dikecualikan daripada proses tender.

- b) **Pelantikan KDSB sebagai pemaju untuk melaksanakan projek ini secara keseluruhannya juga tidak dimaklumkan kepada Kerajaan terlebih dahulu.**

#### **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

- a) **Pelantikan KDSB sebagai pemaju oleh LPK tidak dibuat secara teratur kerana Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Pengurus Besar LPK gagal mematuhi arahan daripada Kementerian Kewangan berhubung dengan pelantikan kontraktor bagi projek PKFZ. Kelulusan daripada Kementerian Kewangan adalah perlu bagi membolehkan tapisan dibuat (*due diligence*) untuk menentukan tahap keupayaan kewangan dan kepakaran KDSB melaksanakan projek yang melibatkan perbelanjaan yang begitu besar.**
- b) **Kegagalan Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Pengurus Besar LPK mematuhi arahan Kementerian Kewangan dan memohon kelulusan daripada Kerajaan berhubung dengan pelantikan KDSB sebagai pemaju projek adalah merupakan satu kesalahan dan tindakan undang-undang perlu diambil terhadap mereka.**

#### **4.2.2 Pelaksanaan Projek Secara Serentak**

4.2.2.1 Pada awalnya LPK merancang untuk melaksanakan projek PKFZ dalam 2 fasa yang melibatkan 500 ekar setiap satu fasa. Sehubungan itu, Pengurus Besar LPK telah menandatangani Perjanjian Pembangunan pada 27 Februari 2003 dengan Kuala Dimensi Sdn. Bhd. (KDSB) untuk membangunkan Fasa I dengan kos RM400 juta yang melibatkan tanah seluas 500 ekar. Kos ini tidak termasuk yuran profesional (maksimum 10%) dan perubahan kerja tidak melebihi 20% yang juga ditanggung oleh Kerajaan. LPK akan membayar balik perbelanjaan ini secara berperingkat sehingga 2012.

4.2.2.2 Pada 24 Februari 2004, Dato' Seri Chan Kong Choy, Menteri Pengangkutan ketika itu memohon kelulusan daripada YAB Perdana

Menteri/Menteri Kewangan I supaya projek ini dilaksanakan secara serentak (*single phase*) dengan anggaran kos RM1.0 bilion dikatakan berdasarkan cadangan yang dibuat oleh Jebel Ali Free Zone International (JAFZI). Mengikut Menteri tersebut, antara alasan yang diberi oleh JAFZI supaya projek ini dibangunkan secara serentak adalah kerana kos pembinaan telah meningkat disebabkan kenaikan harga keluli kepada 30% dan ia dijangka terus meningkat, pelabur akan khuatir jika keperluan kemudahan asas yang sedia adalah terhadap pembangunan serentak juga memudahkan kerja-kerja pengasingan sektor mengikut industri. Pada 25 Februari 2004, YAB Perdana Menteri/Menteri Kewangan I telah bersetuju dengan cadangan Menteri Pengangkutan tersebut dan seterusnya Pengurus Besar LPK telah menandatangani perjanjian tambahan pertama bernilai RM1.0 bilion dengan KDSB pada **27 Mac 2004**. Perkara ini hanya dimaklumkan oleh Pengurus Besar berkenaan kepada Ahli Lembaga Pengarah LPK dalam Mesyuarat Lembaga Pengarah tersebut yang diadakan pada **10 April 2004**.

4.2.2.3 Pada 11 Oktober 2005, Menteri Pengangkutan yang sama telah memohon kelulusan daripada YAB Perdana Menteri/Menteri Kewangan untuk menaiktaraf simpang masuk ke PKFZ, kerja-kerja infrastruktur elektrik dan membina hotel kelas perniagaan bernilai RM510.38 juta. Pada 20 Oktober 2005, cadangan ini dipersetujui oleh YAB Perdana Menteri / Menteri Kewangan I dan perjanjian tambahan kedua untuk membina kerja-kerja tersebut bernilai RM510.38 juta telah ditandatangani oleh Pengurus Besar LPK pada **30 November 2005**. Perkara ini hanya dimaklumkan kepada Ahli Lembaga Pengarah LPK oleh Pengurus Besar berkenaan dalam mesyuarat yang diadakan pada **19 Januari 2006**.

4.2.2.4 Pada 28 Mac 2006, sekali lagi Menteri Pengangkutan yang berkenaan memohon kelulusan YAB Perdana Menteri / Menteri Kewangan I untuk melaksanakan kerja-kerja tambahan bagi membina kerja-kerja elektrik, infrastruktur PMU, membina jalan menghubungkan PKFZ ke Pelabuhan Barat dan membina jalan menghubungkan jalan masuk utama ke PKFZ dengan CT4 Pelabuhan Barat dengan kos RM335.81 juta. Permohonan ini diluluskan pada 29 Mac 2006. Selanjutnya pada **29 April 2006**, Pengurus Besar menandatangani perjanjian dengan KDSB bernilai RM335.81 juta untuk melaksanakan kerja-kerja tersebut (tidak ada bukti yang menunjukkan bahawa perkara ini telah dimaklumkan kepada Ahli Lembaga Pengarah).

4.2.2.5 Pada 25 Oktober 2007, Jabatan Audit Negara telah mendapatkan maklum balas daripada pihak JAFZI yang merupakan perunding yang dilantik oleh LPK bagi projek ini berhubung dengan pelaksanaan projek PKFZ. Antara lainnya, pihak JAFZI telah memaklumkan bahawa ia telah mencadangkan supaya pembangunan projek PKFZ dilaksanakan secara berfasa kecuali penyediaan kemudahan infrastruktur. Cadangan ini telah dinyatakan dalam laporan muktamad *Master Plan and Market Assessment Study* yang dikemukakan kepada LPK pada bulan Disember 2004. Ini adalah kerana pembangunan serentak boleh memberi kesan negatif kepada pelabur sekiranya terdapat banyak unit atau ruang yang kosong untuk tempoh yang lama. Bagaimanapun, Pengurus Besar LPK telah menandatangani perjanjian dengan KDSB pada 27 Mac 2004 untuk melaksanakan projek ini secara serentak, sungguhpun laporan muktamad belum diperolehi daripada JAFZI ketika itu. Kelewatan pihak JAFZI mengemukakan laporannya kerana mengikut mereka, pihaknya sukar untuk mendapat maklumat yang diperlukan daripada pihak pengurusan LPK.

#### **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

- a) Walaupun keputusan membangun 1,000 ekar serentak adalah atas permohonan daripada Menteri Pengangkutan kepada YAB. Perdana Menteri/Menteri Kewangan I pada masa itu, namun kajian feasibiliti sepatutnya dilaksanakan oleh LPK terlebih dahulu. Maklumat yang lengkap juga tidak diberi kepada YAB Perdana Menteri/Menteri Kewangan I memandangkan laporan daripada JAFZI masih belum diterima ketika itu.
- b) Perselisihan pendapat antara pihak pengurusan PKFZ dengan JAFZI berhubung dengan peranan dan tanggungjawab serta pandangan JAFZI terhadap pengurusan projek ini telah menjejaskan hubungan baik antara kedua-dua pihak. Ini mungkin merupakan antara faktor yang menyebabkan LPK sukar mendapat sokongan JAFZI untuk menarik pelabur-pelabur daripada luar negara dan sukar mendapatkan penyewa. Ini juga mungkin menyebabkan banyak ruang perniagaan yang masih kosong.
- c) Jawatankuasa mendapati Pengurus Besar telah menandatangani perjanjian pembangunan dengan pihak KDSB sebelum menerima Laporan Pelan Induk dan Strategi Pemasaran yang disediakan oleh

JAFZI yang merupakan perunding yang khusus dilantik untuk projek ini. Oleh itu, keperluan dan skop projek dari aspek kewangan dan kemudahan yang akan dilaksanakan kurang ketelitian di peringkat perancangan. Memandangkan laporan tersebut tidak digunakan, bayaran yang telah dibuat setakat ini kepada pihak JAFZI berjumlah RM6.99 juta merupakan pembaziran wang awam.

#### 4.2.3 Perjanjian Pembangunan Dengan KDSB

- a) Pembangunan projek PKFZ melibatkan 4 perjanjian kontrak bernilai RM2.246 bilion yang ditandatangani oleh Pengurus Besar LPK dengan KDSB antara tahun 2003 hingga tahun 2006 seperti Jadual 3. **Kesemua kontrak ini telah ditandatangani oleh Pengurus Besar LPK tanpa mendapat kelulusan daripada Lembaga Pengarah LPK dan Kementerian Kewangan terlebih dahulu.**

**JADUAL 3  
PERJANJIAN PEMBANGUNAN BAGI PROJEK PKFZ**

| TARIKH           | PERKARA                                               | KOS PEMBANGUNAN<br>(RM JUTA) |
|------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------|
| 27 Februari 2003 | Perjanjian Pembangunan                                | 400.00                       |
| 27 Mac 2004      | Perjanjian Tambahan                                   | 1,000.00                     |
| 30 November 2005 | Perjanjian Tambahan-Kerja Pembangunan Tambahan        | 510.38                       |
| 26 April 2006    | Perjanjian Tambahan – Kerja Pembangunan Tambahan Baru | 335.80                       |
| <b>JUMLAH</b>    |                                                       | <b>2,246.18</b>              |

- b) Antara lain perjanjian tersebut menetapkan projek ini dilaksanakan secara *Turnkey*, Reka dan Bina di mana KDSB dilantik sebagai pemaju dan bertanggungjawab untuk membangunkan infrastruktur, bangunan dan prasarana yang lain. Perjanjian Pembangunan yang ditandatangani antara Pengurus Besar LPK dengan KDSB mempunyai beberapa kelemahan / tidak mematuhi peraturan kewangan yang boleh mengakibatkan kepentingan LPK terjejas dan seterusnya menyebabkan LPK mengalami kerugian. Antaranya adalah:
- i) Kerja-kerja yang perlu dilaksanakan tidak disenaraikan dengan terperinci dan ini menyukarkan pihak pengurusan LPK memastikan

sama ada kerja-kerja yang dilaksanakan mengikut spesifikasi yang diperlukan.

- ii) Kos projek yang dinyatakan di dalam Perjanjian Pembangunan adalah merupakan kos anggaran sahaja. Memandangkan projek ini dibiayai dahulu oleh KDSB, ketiadaan harga yang tetap menyukarkan pihak LPK untuk memastikan kos sebenar projek yang perlu dibayarnya balik.
- iii) Tiada pelan pelaksanaan bagi menyatakan tarikh-tarikh dan tempoh untuk menyiapkan sesuatu komponen kerja. Oleh itu, LPK tidak dapat menentukan tempoh sesuatu kerja perlu disiapkan dan mengambil tindakan terhadap KDSB jika terdapat sebarang kelewatan.
- iv) Tidak ada syarat yang menghendaki KDSB mengemukakan bon pelaksanaan seperti yang dikehendaki oleh Arahan Perbendaharaan 200.2(a) bagi menjamin kepentingan LPK jika projek tersebut tidak dilaksanakan dengan sempurna.

#### **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

- a) Pihak LPK sepatutnya meneliti semua dokumen perjanjian dengan mendapatkan khidmat nasihat Pegawai Undang-undangnya dan Jabatan Peguam Negara bagi memastikan syarat-syarat di dalam perjanjian tersebut boleh menjamin kepentingan LPK dan Kerajaan.
- b) Tindakan Pengurus Besar LPK menandatangani perjanjian pembangunan bernilai RM2.246 bilion adalah menyalahi peraturan kewangan Kerajaan kerana beliau tidak mendapat kelulusan dari Kementerian Kewangan. Tindakan beliau ini juga adalah tidak selaras dengan kehendak Port Authorities Act, 1963 (Akta 488) yang menetapkan bahawa beliau perlu mendapat kelulusan daripada Lembaga Pengarah LPK terlebih dahulu.

#### **4.2.4. Pelantikan Juruukur Bahan**

- a) Pada bulan November 2003, LPK telah mengemukakan cadangan kepada Kementerian Kewangan untuk melantik Perunding BE Sdn. Berhad sebagai firma perunding ukur bahan bagi projek PKFZ. Namun, Kementerian Kewangan telah meluluskan 3 firma perunding lain iaitu Juruukur Bahan H&A,

ASA-CM Juruukur Bahan Sdn. Berhad dan RK Partnership untuk dilantik secara kerjasama memandangkan kos projek yang tinggi dan memerlukan ramai tenaga profesional. Bagaimanapun, LPK mengemukakan rayuan melalui Kementerian Pengangkutan supaya firma Perunding BE Sdn. Berhad turut dilantik sebagai perunding ukur bahan. Sehubungan itu, pada bulan Julai 2004, Kementerian Kewangan meluluskan pelantikan firma **Perunding BE Sdn. Berhad** sebagai perunding ukur bahan. Kesemua firma perunding bergabung di atas nama **Konsortium QS4** dengan kos bayaran berjumlah RM4.64 juta dan perunding BE Sdn. Berhad bertindak sebagai wakil perunding. Tempoh perkhidmatan adalah selama 36 bulan mulai bulan November 2004 hingga Oktober 2007. Antara tugas dan tanggungjawab perunding tersebut adalah:

- i) Menyedia dan menyiapkan semua dokumen kontrak yang berkaitan.
- ii) Melaksanakan perkhidmatan ukur bahan.
- iii) Memeriksa dan mengesahkan anggaran kos yang dikemukakan oleh KDSB. Pengesahan ini perlu disokong dengan *Bill of Quantities*.
- iv) Menilai dan mengesahkan kemajuan kerja sebelum bayaran dibuat.
- v) Menyediakan akaun muktamad.
- vi) Memantau projek ini dengan rapi bagi memastikan semua kehendak dan tempoh masa dipatuhi sepenuhnya.

#### **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

- i) **LPK sepatutnya mempelawa sekurang-kurangnya 5 firma perunding yang berdaftar dengan Kementerian Kewangan sebelum dikemukakan untuk kelulusan mengikut Surat Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 3 Tahun 1995 dan Panduan Perolehan Perkhidmatan Perunding oleh Kementerian Kewangan.**
- ii) **Perunding Juruukur Bahan mempunyai peranan dan tanggungjawab yang penting dalam mengesahkan kesempurnaan pelaksanaan projek sebelum bayaran bagi kerja-kerja yang telah dilaksanakan dipersetujui oleh LPK. Bagaimanapun, perunding tersebut hanya dilantik setelah 9 bulan projek dilaksanakan. Oleh itu, Jawatankuasa tidak dapat memastikan pihak yang bertanggungjawab menyediakan dokumen tender dan mengesahkan kesempurnaan dokumen kontrak serta**

kesempurnaan kerja sebelum bayaran dibuat bagi tempoh sebelum pelantikan perunding berkenaan.

- iii) Jawatankuasa mendapati perunding BE Sdn. Berhad juga pernah menjadi Juru Ukur Bahan untuk KDSB iaitu bagi kerja infrastruktur projek PKFZ dan ini boleh menyebabkan berlakunya *conflict of interest*.
- iv) Berdasarkan Laporan Audit PricewaterhouseCoopers, tidak ada sebarang tuntutan bayaran (*Notices of Payment*) yang diserahkan oleh KDSB dikemukakan kepada QS4 untuk semakan dan pengesahan. Pengurusan LPK menerima semua tuntutan bayaran tersebut semata-mata berdasarkan perakuan yang dikeluarkan oleh arkitek KDSB. Ini telah menyebabkan kemungkinan berlakunya lebih tuntutan daripada KDSB. Sebagai contoh, tuntutan berjumlah RM69.6 juta untuk hotel Kelas Perniagaan (*Business Class Hotel*) telah dibuat oleh KDSB sungguhpun berdasarkan penilaian oleh QS4, nilainya hanya RM43.5 juta. Oleh itu Jawatankuasa berpendapat bayaran ini adalah tidak teratur (*improper payment*) dan tindakan undang-undang yang sewajarnya boleh dikenakan terhadap pihak yang terlibat.

#### 4.2.5. Pelantikan Jebel Ali Free Zone International (JAFZI) Sebagai Perunding

4.2.5.1 LPK telah menandatangani Perjanjian Persefahaman dengan pihak JAFZI pada 27 Jun 2001. Ekoran daripada itu pada 24 Oktober 2003, Pengurus Besar LPK telah menandatangani dua perjanjian dengan JAFZI iaitu *Consultation Agreement* dan *Management Agreement*. Menurut *Consultation Agreement*, LPK perlu membayar *consultation fees* kepada JAFZI berjumlah USD261,421 (RM994,438). Antara lain, JAFZI dikehendaki menyedia dan mengemukakan Laporan Pelan Induk dan Strategi Pemasaran yang muktamad kepada LPK pada 14 Februari 2004. Bagaimanapun laporan tersebut hanya diserahkan oleh JAFZI pada bulan Disember 2004 iaitu **lewat 10 bulan**. Menurut JAFZI, kelewatan tersebut adalah disebabkan oleh kelewatannya menerima maklum balas daripada LPK terhadap draf Laporan Pelan Induk dan Strategi Pemasaran yang telah dikemukakannya terdahulu.

4.2.5.2 Melalui *Management Agreement* pula, JAFZI perlu dibayar USD12.30 juta (RM46.74 juta) untuk melaksanakan tanggungjawab antara lainnya:

- i) Membekalkan perkhidmatan yang merangkumi aspek pemasaran dan promosi, teknikal, operasi serta pengurusan dan pentadbiran.
- ii) Menyediakan rancangan tahunan untuk PKFZ Sdn. Berhad yang merangkumi antara lainnya bajet tahunan, aliran tunai tahunan dan cadangan keperluan kakitangan.

4.2.5.3 Laporan akhir *Master Plan and Market Assessment Study* yang dikemukakan oleh JAFZI kepada LPK pada bulan Disember 2004 telah mencadangkan supaya projek PKFZ dilaksanakan dalam tiga peringkat seperti berikut:

- a) Peringkat 1 - (*Kickoff and Outreach*) dilaksanakan antara Jun 2004 hingga Jun 2005 yang mengandungi "*Infrastructure and Initial Phase Development, Legal and Regulatory Framework Implementation dan Securing of Initial Working Capital Requirement*".
- b) Peringkat 2 - (*Building Brand*) dilaksanakan dalam tempoh 2005 hingga 2006. Ia mengandungi "*establishment of tenant services, ongoing sales and marketing and expansion of PKFZ linkages*".
- c) Peringkat 3 - (*Full Growth*) dilaksanakan dari tahun 2007. Peringkat ini memastikan "*PKFZ reaching its steady state allowing economies of scale to kick in and foundations of Stage 1 to be leveraged for an expansion of services and market*".

4.2.5.4. Pada 18 Julai 2007, JAFZI telah mengemukakan notis rasmi penamatan perkhidmatannya kepada LPK. Antara alasan yang diberi oleh JAFZI terhadap penamatan tersebut kerana berlakunya perbezaan pendapat yang ketara antara pihaknya dengan LPK berhubung bagaimana PKFZ perlu diuruskan. Mengikut JAFZI, *Management Agreement* yang telah ditandatangani dengan LPK pada 24 Oktober 2003 telah memberi kuasa penuh untuknya mengawal operasi PKFZ yang termasuk operasi harian dan pemasaran. Bagaimanapun ia sukar melaksanakan tanggungjawabnya disebabkan oleh campur tangan LPK

terutamanya apabila LPK melantik Syarikat PKFZ Sdn. Berhad menguruskan kepentingannya dalam projek PKFZ. Syarikat PKFZ Sdn Berhad ditubuhkan pada 8 September 2005. Lembaga Pengarahnya dipengerusikan oleh Datin Paduka O.C. Phang (Pengurus Besar LPK) dan dianggotai oleh wakil-wakil daripada MIDA, Kementerian Kewangan, Federation of Malaysian Manufacturers (FMM) / The Chartered Institute of Marketing Malaysia (MACIM), Malaysian International Chamber of Commerce and Industry (MICCI), Westports dan Kerajaan Negeri Selangor.

### **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

**Kelajuan melaksanakan projek secara serentak sebelum menerima laporan muktamad *Master Plan and Market Assessment Study* adalah melampaui daripada kelalaian dan perkara ini perlu disiasat oleh SPRM / Polis.**

### **4.3. Pembiayaan Projek PKFZ Melalui Penerbitan Bon**

4.3.1 Berdasarkan perjanjian pembangunan yang ditandatangani, KDSB akan mendahulukan kos pembangunan projek dan LPK akan membayar secara tertunda mengikut jadual pembayaran yang dipersetujui. Bagi membiayai kos pembangunan tersebut, KDSB telah mengaturkan penerbitan Sekuriti Hutang Persendirian (PDS) kepada pelabur secara jemputan. Sebanyak 4 siri Sekuriti Hutang Persendirian berjumlah RM3.685 bilion telah dikeluarkan bagi membiayai kos pembangunan projek PKFZ. Jenis Sekuriti Hutang Persendirian yang dikeluarkan adalah Bon Kadar Tetap dan *Commercial Paper/Medium Term Notes*. Maklumat lanjut adalah seperti Jadual di bawah:

**JADUAL 4**  
**SENARAI SEKURITI HUTANG PERSENDIRIAN BAGI PROJEK PEMBANGUNAN PKFZ**

| <b>BIL</b>                | <b><i>SPECIAL PURPOSE VEHICLE</i></b> | <b>JUMLAH BON/MTN/CP (RM JUTA)</b> | <b>TARIKH/TEMPOH DIKELUARKAN</b> |
|---------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| 1.                        | Special Port Vehicle Berhad           | 1,310                              | 30 Julai 2003                    |
| 2.                        | Transshipment Megahub Berhad          | 1,420                              | 2 November 2004 – 8 Ogos 2006    |
| 3.                        | Valid Ventures Berhad                 | 545                                | 30 Mac 2006 – 12 Disember 2008   |
| 4.                        | Free Zone Capital Berhad              | 410                                | 26 September 2006                |
| <b>JUMLAH KESELURUHAN</b> |                                       | <b>3,685</b>                       |                                  |

*Note : CP – Commercial Paper*

*MTN – Medium Term Notes*

4.3.2 Bagi mendapatkan penarafan yang baik oleh *Malaysian Rating Corporation Berhad* (MARC), 4 surat sokongan telah dikeluarkan oleh 2 orang Menteri Pengangkutan. Surat sokongan tersebut telah dirujuk dan diambil kira oleh MARC bagi maksud memberi penarafan kerana surat-surat sokongan itu telah dianggap sebagai satu jaminan oleh Kerajaan bahawa LPK akan berada dalam keadaan yang boleh memenuhi obligasinya di bawah perjanjian jual beli tanah dan juga perjanjian pembangunan. MARC telah **memberi penarafan “AAA” terhadap penerbitan bon berkenaan. Sehubungan ini, nampaknya pihak pengurusan LPK tidak memaklumkan kepada MARC kedudukan sebenar kewangannya yang ketika itu tidak mempunyai sumber yang mencukupi untuk memenuhi obligasinya.**

4.3.3 Selain daripada surat-surat sokongan yang tersebut di atas, Datin Paduka O.C. Phang, Pengurus Besar LPK telah mengeluarkan 3 *Letter of Undertaking* kepada pemegang amanah PDS iaitu OSK Securities Berhad. Surat yang pertama bertarikh 2 Jun 2004 telah menjanjikan bahawa LPK akan memohon peruntukan daripada Kerajaan untuk membiayai projek PKFZ. Manakala suratnya bertarikh 9 Disember 2005 dan bertarikh pada 28 April 2006, menyatakan bahawa LPK akan memohon peruntukan daripada Kerajaan bagi membiayai pembangunan tambahan projek PKFZ dan akan mengeluarkan arahan kepada bank untuk meremit dana daripada *Special Reserve Account* atau *Special Code of Account* yang diselenggarakan oleh LPK kepada KDSB.

4.3.4 Pada 27 Jun 2007, Kerajaan telah memberi kelulusan secara retrospektif berhubung dengan peningkatan kos projek PKFZ kepada RM4.63 billion dan jaminan kerajaan bagi penerbitan bon bernilai RM4.63 billion termasuk kupon oleh KDSB. Kelulusan ini telah diberi kerana pengeluaran beberapa siri *letter of support* oleh Menteri Pengangkutan yang secara *implicit* merupakan jaminan daripada kerajaan dari segi undang-undang. LPK diberi pinjaman mudah sehingga RM4.63 billion untuk membiayai projek PKFZ. Kerajaan juga memutuskan supaya pegawai yang terlibat dalam perbuatan melanggar prosedur yang serius sehingga meletakkan kerajaan dalam keadaan serba salah wajar dikenakan tindakan.

## Pandangan/Syor Jawatankuasa

- a) LPK boleh mengurangkan kos projek ini jika arahan daripada Kementerian Kewangan bertarikh 12 Jun 2001 (perenggan 4.1.3) berhubung dengan kaedah pembiayaan projek PKFZ dipatuhi iaitu bon diterbitkan oleh LPK dengan jaminan Kerajaan. Ini adalah kerana mengikut amalan Kerajaan kadar faedah bon yang dikeluarkannya adalah dalam lingkungan 4% sahaja berbanding dengan faedah yang dikenakan oleh KDSB sebanyak 7.5%.
- b) Jawatankuasa dimaklumkan oleh Peguam Negara bahawa 3 surat sokongan yang dikeluarkan oleh Dato' Seri Chan Kong Choy, Menteri Pengangkutan dan ketiga-tiga surat akujanji yang dikeluarkan oleh Pengurus Besar LPK secara *implicit* atau bersifat jaminan daripada Kerajaan yang meletakkan tanggungan ke atas Kerajaan untuk memastikan ada peruntukan yang membolehkan LPK memenuhi obligasinya di bawah Perjanjian Pembangunan. Oleh itu, siasatan rapi perlu dibuat oleh Suruhanjaya Pencegahan Rasuah Malaysia /Polis Diraja Malaysia terhadap perkara ini kerana ia dikeluarkan tanpa kelulusan daripada Kementerian Kewangan sepertimana yang dikehendaki di bawah Seksyen 14(1) Akta Tatacara Kewangan 1957. Ia juga boleh disabitkan dengan kesalahan jenayah pecah amanah (*criminal breach of trust*) di bawah seksyen 409 yang dibaca bersama dengan seksyen 409B Kanun Keseksaan.
- c) Pengeluaran bon ini bukan sahaja tidak dibuat dengan teratur malahan telah menyebabkan Kerajaan menanggung kerugian yang besar kerana dana yang diperolehi dengan jaminan Kerajaan tidak diguna sepenuhnya untuk pelaksanaan projek. Bagi mengurangkan jumlah hutang ini daripada berterusan meningkat akibat daripada kadar faedah yang tinggi, adalah disyorkan supaya Kementerian Kewangan mengkaji semula untuk menebus bon ini dalam tempoh yang terdekat.
- d) *Letter of Undertaking* yang dikeluarkan oleh Pengurus Besar LPK tersebut adalah bertentangan dengan keputusan Kerajaan kerana semasa meluluskan projek PKFZ, Kerajaan telah memutuskan supaya projek ini dibiayai secara *self financing* oleh LPK. Sehubungan ini, Pengurus Besar LPK dan Kementerian Pengangkutan gagal mengambil tindakan yang berikut:

- i) Memaklumkan kepada kabinet dengan awal (*timely manner*) ketidakupayaan LPK untuk membiayai sendiri projek PKFZ sungguhpun perkara ini telah dibangkitkan dalam Laporan-laporan Ketua Audit Negara Mengenai Penyata Kewangan LPK bagi tahun 2003, 2004, 2005, 2006 dan 2007.
  - ii) Mengadakan rundingan dengan Kementerian Kewangan dan juga Unit Perancang Ekonomi untuk mendapatkan peruntukan bagi membiayai projek ini.
- e) Pengurus Besar LPK telah melakukan *misrepresentation* apabila mengeluarkan *Letter of Undertaking* kepada pemegang amanah PDS iaitu OSK Securities Berhad yang menyatakan bahawa LPK akan meminta Kerajaan untuk meremit dana daripada peruntukan bajet ke *Special Reserve Account* atau *Special Code of Account* yang diuruskan oleh LPK memandangkan LPK tidak memperoleh sebarang kelulusan daripada Kementerian Pengangkutan mahupun Kementerian Kewangan mengenai perkara ini.

#### 4.4. Ketidapatuhan Terhadap Undang-undang Dan Peraturan Kewangan

Jawatankuasa mendapati pihak pengurusan LPK gagal mematuhi Prosedur Kewangan dan Arahan Kerajaan yang perlu diikuti oleh LPK sebagai sebuah Badan Berkanun Persekutuan. Antaranya adalah seperti berikut:

- a) Surat-surat sokongan yang dikeluarkan oleh Menteri Pengangkutan dan *Letter of Undertaking* yang dikeluarkan oleh Pengurus Besar LPK adalah bertentangan dengan Seksyen 14(1) Akta Tatacara Kewangan, 1957 yang memperuntukkan bahawa "*no guarantee involving a financial liability shall be binding upon the Federal Government, unless it is entered into with the written authority of the Treasury or in accordance with federal law*".
- b) Pengurus Besar LPK telah menandatangani Perjanjian Pembangunan dan Perjanjian Pembangunan Tambahan yang kesemuanya bernilai RM1.85 bilion tanpa kelulusan Lembaga Pengarah LPK/Menteri berkenaan. Ini adalah bertentangan dengan kehendak Seksyen 2 dan 3 Akta Pihak-pihak Berkuasa Pelabuhan 1963 dan Akta Kontrak.

- c) LPK mewakili kuasanya kepada JAFZI sebagai Pihak Berkuasa Zon Bebas di bawah *Consultation and Management Agreement* dan ini adalah bercanggah dengan Seksyen 3 Akta Zon Bebas 1990.
- d) LPK tidak mendapatkan kelulusan Kementerian Kewangan untuk melantik KDSB sebagai kontraktor projek PKFZ dan JAFZI sebagai perunding pembangunan dan pengurus projek secara rundingan terus. Ini adalah tidak selaras dengan Garis Panduan Perolehan Secara Rundingan Terus yang dikeluarkan oleh Kementerian Kewangan pada 17 April 2002.
- e) Perubahan kerja bagi projek PKFZ tidak mematuhi Arahan Perbendaharaan 202 yang menetapkan bahawa Badan Berkanun hanya boleh meluluskan perubahan kerja sehingga 20% daripada nilai kontrak atau RM4 juta mengikut yang mana lebih rendah. Jawatankuasa dimaklumkan bahawa perubahan kerja bernilai RM62.5 juta telah dibuat tanpa kelulusan daripada Kementerian Kewangan.
- f) Pengurus Besar LPK tidak memenuhi kehendak Arahan Perbendaharaan 200.2(a) kerana tidak mensyaratkan KDSB mengemukakan Bon Pelaksanaan dan tiada kelulusan Perbendaharaan diperoleh untuk pengecualiannya.
- g) Pengurus Besar LPK tidak mendapatkan pandangan daripada Penasihat Undang-undang Kementerian/ Peguam Negara berhubung dengan perjanjian-perjanjian yang ditandatangani untuk projek PKFZ bagi memastikan kepentingan LPK dan Kerajaan dipelihara. Tindakan ini adalah bertentangan dengan Arahan Perbendaharaan 204 Syarat Kontrak.
- h) Penubuhan PKFZ Sdn. Berhad oleh LPK yang dipertanggungjawabkan untuk menguruskan kepentingan LPK dalam projek PKFZ adalah tidak selaras dengan Seksyen 3(2A) Akta Pihak-pihak Berkuasa Pelabuan 1963 yang mana LPK perlu mendapat kelulusan Menteri Pengangkutan dan Menteri Kewangan terlebih dahulu.
- i) Arahan Perbendaharaan 182 dan 186 serta Surat Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 3 Tahun 1995 menghendaki pelantikan perunding dibuat melalui Jawatankuasa Pemilihan dan Pelantikan Perunding Pusat di Kementerian Kewangan. **Bagaimanapun, pelantikan JAFZI dilantik terus oleh LPK dengan kelulusan Kementerian Pengangkutan sahaja.**

## **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

**Kegagalan Pengurus Besar LPK yang juga Pengerusi Lembaga Pengarah PKFZ Sdn. Bhd. dan Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan memastikan semua undang-undang dan peraturan berhubung dengan pelaksanaan projek PKFZ dipatuhi, perlu diberikan perhatian serius. Oleh itu tindakan yang sewajarnya patut diambil mengikut undang-undang yang sedia ada terhadap pihak-pihak yang terlibat.**

### **4.5. Peranan Ahli Lembaga Pengarah Termasuk Wakil Kerajaan**

Jawatankuasa mendapati pada umumnya ahli Lembaga Pengarah termasuk wakil Kerajaan tidak memainkan peranan yang berkesan dalam memastikan projek PKFZ dilaksanakan dengan teratur. Ini adalah kerana kebanyakan perkara penting yang melibatkan pelaksanaan projek PKFZ tidak dibincangkan dalam mesyuarat Lembaga tersebut. Antara perkara penting yang tidak dibawa kepada pengetahuan Lembaga Pengarah adalah kandungan surat daripada Ketua Setiausaha Perbendaharaan kepada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan bertarikh 12 Jun 2001 yang disalinkan juga kepada Pengurus Besar LPK. Jawatankuasa juga mendapati ada arahan-arahan penting dari Kementerian Kewangan yang tidak diperturunkan kepada wakil Kementerian Pengangkutan yang mengganti pegawai yang telah bersara malah seorang pegawai tertinggi Kementerian Pengangkutan, tidak pun membaca fail-fail yang mengandungi arahan-arahan penting tersebut walaupun beliau dilantik sebagai Ahli Lembaga Pengarah LPK. Antara lain surat ini menetapkan bahawa:

- a) Tanah seluas 1000 ekar diambil alih oleh Kerajaan melalui peruntukan Kementerian Pengangkutan dan tanah ini disewa pajak kepada LPK untuk dibangunkan.
- b) Kos pembangunan dibiayai melalui bon jangka panjang yang diterbitkan oleh LPK dan dijamin oleh Kerajaan. Bon ini diterbitkan mengikut keperluan dan wangnya dikreditkan ke *designated account* dan Kerajaan sebagai *joint signatory*.
- c) Pelantikan kontraktor untuk kerja pembangunan dibuat secara tender terbuka.

- d) Jawatankuasa penyelaras yang diketuai oleh Kementerian Pengangkutan dan dianggotai oleh Unit Perancang Ekonomi dan Perbendaharaan ditubuhkan.

#### **Pandangan/Syor Jawatankuasa**

- a) **Pengurus Besar gagal melaporkan semua keputusan Jemaah Menteri, Kementerian Kewangan, Kementerian Pengangkutan dan agensi Kerajaan lain berhubung dengan projek PKFZ dalam mesyuarat Lembaga Pengarah untuk perbincangan dan keputusan sebelum melaksanakannya.**
- b) **Lembaga Pengarah LPK gagal memantau kedudukan kewangan LPK walaupun semenjak tahun 2004 Ketua Audit Negara dalam laporannya telah membangkitkan bahawa kedudukan kewangan LPK tidak dapat menampung obligasinya dalam melaksanakan projek PKFZ.**
- c) **Bagi memastikan kepentingan kerajaan terpelihara, pegawai-pegawai Kerajaan yang dilantik untuk menganggotai Lembaga Pengarah sesebuah Badan Berkanun / Syarikat Kerajaan perlu melaksanakan tanggung jawab mereka sepertimana yang ditetapkan dalam Surat Pekeliling Am Bilangan 3 Tahun 1998 yang dikeluarkan oleh Ketua Setiausaha Negara pada 21 Julai 1998. Sehubungan ini, mereka juga perlu memastikan setiap dasar dan perkara-perkara penting yang diputuskan oleh Kerajaan berhubung dengan Badan / Syarikat berkenaan dipatuhi dengan sewajarnya. Ketua Setiausaha Negara perlu mengambil tindakan terhadap mereka yang gagal melaksanakan tanggung jawab dengan cekap dan teratur sebagai Pengerusi / Ahli Lembaga Pengarah.**

## **5. PERKARA YANG BOLEH DISIASAT OLEH SURUHANJAYA PENCEGAHAN RASUAH MALAYSIA (SPRM)**

Jawatankuasa menyokong penuh tindakan LPK menubuhkan *Task Force* untuk mengkaji isu-isu yang berkaitan dengan penyelewengan. Antara perkara yang boleh diberi perhatian adalah seperti berikut:-

- a) *Conflict of Interest* dalam membuat keputusan
  - i) Perunding BE Sdn. Bhd. ialah ahli dalam Konsortium Juruukur Bahan yang dilantik oleh LPK untuk menentukan kos sebenar projek. Perunding ini juga merupakan Juru Ukur Bahan untuk KDSB bagi kerja infrastruktur.
  - ii) Peguam Rashid Asari & Co. terlibat dengan 2 daripada 4 perjanjian pembangunan yang ditandatangani antara LPK dengan KDSB. Beliau juga terlibat dengan perjanjian jual beli tanah antara Koperasi Pembangunan Pulau Lumut Berhad dengan KDSB pada tahun 1995.
- b) Beberapa tindakan yang diambil oleh Pengurus Besar LPK berhubung dengan projek ini seperti melantik KDSB sebagai kontraktor, menandatangani perjanjian pembelian tanah dan pembangunan PKFZ dengan KDSB dan melantik JAFZI dan kemudiannya menamatkan perkhidmatannya dibuat tanpa kelulusan Lembaga Pengarah/Kementerian Kewangan. Siasatan juga perlu dibuat terhadap pengeluaran *Letter of Undertaking* oleh Pengurus Besar yang bertentangan dengan Akta Prosedur Kewangan, 1957.
- c) Terdapat peruntukan undang-undang dan peraturan kewangan serta arahan Kerajaan yang tidak dipatuhi dalam pelaksanaan projek ini oleh Pengurus Besar LPK. Kegagalan beliau mematuhi undang-undang dan peraturan-peraturan berkenaan perlu disiasat memandangkan beliau sepatutnya mengetahuinya kerana pernah berkhidmat di beberapa Kementerian dan Jabatan Kerajaan termasuk Kementerian Kewangan.

**Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara**  
**27 Oktober 2009**

## **PENGERUSI**

.....  
Yang Berhormat Dato' Seri Azmi bin Khalid  
Ahli Parlimen Padang Besar

## **TIMBALAN PENERUSI**

.....  
Yang Berhormat Dr. Tan Seng Giaw  
Ahli Parlimen Kepong

## **AHLI-AHLI**

.....  
Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan  
bin Mohamed  
Ahli Parlimen Pulau

.....  
Yang Berhormat Dato' Kamarul Baharin bin Abbas  
Ahli Parlimen Telok Kemang

.....  
Yang Berhormat Puan Tan Ah Eng  
Ahli Parlimen Gelang Patah

.....  
Yang Berhormat Tuan William Leong Jee Keen  
Ahli Parlimen Selayang

.....  
Yang Berhormat Tuan Ir. Haji Hamim bin Samuri  
Ahli Parlimen Ledang

.....  
Yang Berhormat Dato' Haji Kamarudin bin Jaffar  
Ahli Parlimen Tumpat

.....  
Yang Berhormat Datuk Seri Panglima Mojilip b.  
Bumburing@Wilfred  
Ahli Parlimen Tuaran

.....  
Yang Berhormat Tuan Tony Pua Kiam Wee  
Ahli Parlimen Petaling Jaya Utara

.....  
Yang Berhormat Tuan Liang Teck Meng  
Ahli Parlimen Simpang Renggam

.....  
Yang Berhormat Tuan Alexander Nanta Linggi  
Ahli Parlimen Kapit

.....  
Yang Berhormat Dato' Haji Abdul Rahman  
bin Haji Dahlan  
Ahli Parlimen Kota Belud