

Bil.20

Khamis
2 April 2015



LAPORAN PROSIDING

MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

Mengenai:

**Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu
Berhad Dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen),
Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Baru, Johor**

- Kementerian Pengangkutan

**PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGGAL KETIGA**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
BILIK JAWATANKUASA 2, TINGKAT 1 BLOK A
PARLIMEN MALAYSIA
KHAMIS, 2 APRIL 2015**

AHLI-AHLI JAWATANKUASA

Hadir

Y.B. Datuk Nur Jazlan bin Mohamed
 Y.B. Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]
 Y.B. Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir [Kulim-Bandar Baharu]
 Y.B. Datuk Mas Ermieyati binti Samsudin [Masjid Tanah]
 Y.B. Datuk Madius bin Tangau [Tuaran]
 Y.B. Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]

- *Pengerusi*
 - *Timbalan Pengerusi*

Tidak Hadir [Dengan Maaf]

Y.B. Datuk Seri Reezal Merican [Kepala Batas]
 Y.B. Datuk Liang Teck Meng [Simpang Renggam]
 Y.B. Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah [Limbang]
 Y.B. Datuk Wee Jeck Seng [Tanjong Piai]
 Y.B. Dato' Kamarul Baharin bin Abbas [Telok Kemang]
 Y.B. Tuan William Leong Jee Keen [Selayang]
 Y.B. Dato' Kamarudin bin Jaffar [Tumpat]
 Y.Bhg. Datuk Roosme binti Hamzah

- *Setiausaha*

URUS SETIA

Encik Amisyahrizan bin Amir Khan [Ketua Penolong Setiausaha (Perundangan dan Prosiding)]
 Encik Nasrul Izani bin Ramli [Penolong Setiausaha (Pejabat Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara)]
 Encik Ahmad Johan bin Afandi [Pegawai Khas Pengerusi Jawatankuasa]
 Puan Siti Rohaini binti Roslan [Penolong Pegawai Teknologi Maklumat]

HADIR BERSAMA

Jabatan Audit Negara

Datuk Haji Anwari bin Suri [Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan)]
 Puan Saadatul Nafisah binti Bashir Ahmad [Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan]
 Encik Saiful Anuar bin Zakaria [Timbalan Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan)]
 Puan Nik Norwati binti Nik Harun [Penolong Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan)]

(Samb/-)

HADIR BERSAMA (*Samb/-*)

Jabatan Audit Negara (*Samb/-*)

Ir. Zamani Md. Jidin [Timbalan Pengarah Sektor Pengurusan]
Encik Abdul Rahman bin Abdul Hadi [Penolong Juruaudit Sektor Audit Kerajaan Persekutuan
(Pengangkutan)]

Kementerian Kewangan

Encik Rosli bin Yaakub [Ketua Unit Parlimen & Kabinet]

Unit Perancang Ekonomi

Encik Azhar bin Noraini [Pengarah Seksyen Infrastruktur dan Kemudahan Awam]

Jabatan Perkhidmatan Awam

Encik Ali Badaruddin bin Abdul Kadir [Timbalan Pengarah Kanan (Perkhidmatan)]

SAKSI-SAKSI

Kementerian Pengangkutan

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar [Ketua Setiausaha]
Encik Chua Kok Ching [Timbalan Ketua Setiausaha (Pengurusan)]
Encik Ruzain bin Idris [Setiausaha Bahagian (Pembangunan)]
Encik Ahmad Saiful Hisyam bin Johari [Juru Ukur Bahan (Pasukan Khas Gemas-JB)]

Keretapi Tanah Melayu Berhad

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad [Naib Presiden Kanan Teknikal]
Encik Ismail bin Said [Pengurus Besar Bahagian Pengurusan Projek]
Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari [Wakil Bahagian Pengurusan Projek]

LAPORAN PROSIDING

MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA PARLIMEN KETIGA BELAS, PENGGAL KEDUA

Khamis, 2 April 2015

Bilik Jawatankuasa 2, Tingkat 1, Blok A, Parlimen Malaysia, Kuala Lumpur

Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.46 petang

**[Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed
mempengerusikan Mesyuarat]**

Tuan Pengerusi: Yang saya hormati Yang Berhormat Timbalan Pengerusi, Ahli-ahli Jawatankuasa PAC, Datuk Anwari serta pasukan daripada Jabatan Audit, wakil-wakil kementerian, selamat petang dan selamat datang ke mesyuarat prosiding kita pada hari ini berkenaan dengan Projek Pengalihan Operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dan Kempas Baru (Depoh), Johor Bahru. Perkara ini di bawah Kementerian Pengangkutan.

Isu ini telah timbul dalam Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2013 Siri 3 dan melibatkan pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB berjumlah RM41.77 juta dan juga kerja-kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint*, Singapura yang membabitkan kos SGD980,869. Pengalihan operasi ini adalah susulan daripada *Agreement between the Government of Malaysia and the Government of Singapore to Implement the Points of Agreement on Malayan Railway Land in Singapore between the Government of Malaysia and the Government of Singapore and the Joint Statement on Singapore-Malaysia Leaders' Retreat of 24 May 2010*. Perjanjian ini telah memutuskan supaya Malaysia memindahkan operasi kereta apinya keluar daripada Singapura menjelang 1 Julai 2011.

Projek pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru ini bertujuan untuk menggantikan kemudahan yang ada di Stesen Keretapi Tanjong Pagar, Singapura dan menyediakan kemudahan penyenggaraan yang sempurna kepada kereta api yang beroperasi bagi sektor selatan. Projek pembinaan ini dilaksanakan secara reka dan bina oleh Hisniaga Sdn Bhd yang dilantik secara tender terhad. Manakala untuk kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint* pula dilaksanakan oleh Kerajaan Singapura. Skop kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint* yang merangkumi dua kawasan adalah dibiayai oleh Kerajaan Singapura dan Kerajaan Malaysia.

Jadi berdasarkan pengauditan yang dijalankan oleh Jabatan Audit Negara pada Disember 2013 hingga Ogos 2014, mendapati bahawa pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru ini adalah kurang memuaskan kerana ia belum siap dan tidak mengikut jadual yang ditetapkan. Ini saya boleh sahkanlah sebagai Ahli Parlimen Pulai, di mana kawasan Kempas Baru ini terletak dalam Parlimen Pulai. [Ketawa] Manakala kerja-kerja pengubahsuaian di *Woodlands Train Checkpoint* telah disiapkan mengikut jadual.

■1450

Walau bagaimanapun, terdapat beberapa kelemahan yang dikenal pasti dalam pengauditan yang telah dibuat. Antaranya ialah:

- (i) perancangan kerja secara keseluruhannya tidak dirancang dengan sempurna dan teliti;
- (ii) kerja yang dilaksanakan tanpa kebenaran merancang daripada Majlis Bandaraya Johor Baru; – memang ini isu ini diakui oleh MBJB kepada saya
- (iii) kontrak perjanjian lewat di tandatangan;
- (iv) Sijil Perakuan Siap dan Pematuhan (CCC) bagi *running bungalow* masih belum dikeluarkan; dan
- (v) kerja tambahan dan kurangan telah dilaksanakan tanpa adanya Arahan Perubahan Kerja.

Wah, ini gagallah kiranya projek ini. Jadi Datuk Anwari, ada apa lagi hendak tambah?

Datuk Haji Anwari bin Suri [Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan)]: Terima kasih Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed, Pengerusi PAC yang juga Ahli Parlimen Pulai. Yang Berhormat Dr. Tan Seng Giaw, Timbalan Pengerusi PAC, Yang Berhormat Ahli PAC, sahabat-sahabat daripada Kementerian Kewangan, Unit Perancang Ekonomi, JPA dan pegawai Audit sekalian. Jadi hendak sambung ceritalah.

Saya sendiri untuk makluman Yang Berhormat sempatlah untuk turun ke padanglah melihat projek ini, sama ada di Singapura dan juga di Kempas.

Saya ada Jadual 9.1. Kalau ada boleh tunjuk dalam *report* ini, ada lah. Ini kita boleh buat satu analisis perbandingan projek di *Singapore* dengan projek di Kempas. So yang satu bagi projek Kempas di Johor Bahru iaitu projek depoh ini dan satu lagi walaupun ini kerjanya *maintenance* lah, penyenggaraan di *Woodlands* lah, tetapi kita boleh sama-sama lihat dan menghayatilah. Kontraktor di sini Hisniaga, manakala di Singapura Seng & Keng Construction Pte Ltd. Sumber peruntukan sama. Kos kontrak sebagaimana disebut tadi, RM41.77 juta. So di

Singapura ini, SGD980,869. Kalau kita convert pada Malaysia Ringgit, kalau RM2.80 macam baru-baru ini saya pergi, so RM2.74 juta. Jadi kos keseluruhan jadi RM44.5 juta.

Walaupun projek ini kita anggap kecil, tetapi projek ini sangat penting untuk *future* projek kereta api iah. Kita difahamkan ada projek *speed railway from Woodlands and then* ke Nusajaya dan terus ke utaralah, melalui kampung sayalah Pontian, Batu Pahat, Muar dan sebagainyalah.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Datuk, itu Ahli Parlimen tidak turun padang?

Datuk Haji Anwari bin Suri: Saya pasti Yang Berhormat ada turun padanglah.

Tuan Pengerusi: Komen yang secara bersendirian, jangan buka ya. *[Ketawa]*

Datuk Haji Anwari bin Suri: Okey ya. Jadi kontrak ditandatangani pada 24 Julai 2012.

Di *Singapore* ini – sebenarnya yang A itu *Singapore* lah yang kawasan A. Kawasan B ini Malaysia lah, kos tanggung Malaysia. Tarikh 15 Disember 2010. Surat Setuju Terima untuk projek depoh ini pada 20 Disember 2011. So kalau kita lihat ada tujuh bulan. Ini isulah. Di sana zero, okey. Tarikh siap asal 18 bulan daripada 17 Januari 2012 sampai 16 Julai 2013. Semasa lawatan kami pada 31 Disember 2013, progressnya hanya 63.63%. Sepatutnya sudah siap.

So ada yang projek yang lain itu depoh yang buat *rail* ya, pasang *rail* ya, so lewat jugalah. Progress tidak silap baru 3%. Sepatutnya sudah 100%.

So di sana ini 3 Januari 2011 hingga 3 April 2011. So di sini lanjutan masa dua kali, 30 hari dan 108 hari. Di sana tiadalah. Tarikh siap sebenar, saya sebut tadi belum siap. Di sana 2 Jun 2011, siap dalam tempoh – dia lewat sedikitlah, satu bulan bila kira inilah. SO ialah KSU MoT. Di sana ialah *Commissioner of Immigration and Checkpoint Authority of Singapore*. SOR pula ialah Presiden Keretapi Tanah Melayu Berhad, manakala di sana ialah *General Manager of CPG...*

Tuan Pengerusi: Ada Presiden Keretapi?

Datuk Haji Anwari bin Suri: Ya?

Tuan Pengerusi: Nama jawatan dia Presiden?

Datuk Haji Anwari bin Suri: Presiden Keretapi Tanah Melayu Berhad.

Tuan Pengerusi: *Chairman* kah CEO, bukan? Presiden? Republik Keretapi Tanah Melayu kah?

Puan Saadatul Nafisah binti Bashir Ahmad [Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan, Jabatan Audit Negara]: Tuan Pengerusi, memang dia punya *highest post* dalam KTM is dinamakan Presiden.

Tuan Pengerusi: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Datuk Haji Anwari bin Suri: Semasa lawatan kami pada 11 Ogos 2014 – ada gambar tidak? Ini gambarnyalah. [Merujuk kepada gambar yang terpapar di skrin] Kemudian pada 18 Disember, kita ke Singapuralah, kita lihat. So very strict. Kita pergi ke Woodlands, tidak boleh ambil gambar sembaranglah. Kemudian, kita pun tidak dapat ke Tanjong Pagar lah atas alasan yang telah diberikan.

Jadi itulah sebagai asas mukadimah. So di dalam ini banyak lagilah isu-isu yang sebagaimana Yang Berhormat sebut tadilah. So saya jemput untuk secara *detaillah* pegawai saya...

Dr. Tan Seng Giaw: Actually Datuk ya, apakah masalah utamanya?

Datuk Haji Anwari bin Suri: Okey, apa yang kita nampak masalah kontraktorlah. So dari segi *background* kita dapati kontraktor ini pengalaman dalam *construction* bangunanlah. Ini buat kereta api.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi tender terhadkan? Kenapa mereka tidak buat *open tender* ya? Sudahlah buat tender terhad – kalau hendak pilih orang yang berpengalaman tidak apalah. Selepas itu sudah ada tender terhad, pilih orang yang tidak boleh selesaikan projek ini.

[Ahli-ahli berbincang sesama sendiri tanpa menggunakan pembesar suara]

Tuan Pengerusi: So, dia *general contractor* lah. Akan tetapi hendak buat projek KTMB ini perlukan lain-lain kebolehanlah. Itu maksudnya? Akan tetapi hendak buat landasan, sistem semboyan itu *simple* sahaja, kenapa dia tidak boleh buat? Tak apalah. Ada apa-apa hendak tambah lagi?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria [Timbalan Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan (Pengangkutan), Jabatan Audit Negara]: Terima kasih Tuan Pengerusi. Saya akan sambung kelemahan-kelemahan yang pihak Jabatan Audit Negara jumpa dan dilaporkan dalam Laporan Ketua Audit Negara.

Pertama adalah berkenaan prestasi projek. Kita dapati bahawa projek pembinaan depoh penyenggaraan dan stokereta KTMB di Kempas sehingga lawatan Audit pada 31 Disember 2013, status pemajuan sebenar adalah hanya 81.04% berbanding sepatutnya sudah siaplah. Dalam projek pembinaan depoh ini, ia termasuk projek *running bungalow* yang telah siap, manakala kerja bagi lima komponen lain iaitu sistem semboyan, *trolley shed*, *training (equipment and system)*, *landscape*, and *inspection and Certificate of Completion and Compliance* belum di mulakan lagi.

Tuan Pengerusi: Ini kira hendak buat tempat *parking* kereta apilah.

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Tempat kereta api untuk *maintenance*, ya.

Berikutnya berkenaan dengan pencapaian fizikal di mana ada dua bahagian utama iaitu *running bungalow* yang saya katakan tadi telah siap, dan yang kedua yang depoh tadi yang belum siap.

Satu EOT selama 30 hari untuk *running bungalow* telah diberikan oleh pihak kerajaan yang berakhir pada 15 Ogos 2012. Bagaimanapun, kontraktor hanya dapat menyiapkan pembinaan pada 27 September 2012 dan LAD telah dikenakan sejumlah RM32,336.

■1550

Berdasarkan SST, tempoh penyiapan untuk keseluruhan depoh penyenggaraan adalah pada 16 Julai 2013 iaitu 18 bulan. Satu EOT selama 108 hari bermula daripada 17 Julai 2013 sehingga 1 November 2013 telah diluluskan tanpa melibatkan kos tambahan kepada kerajaan. Bagaimanapun, sehingga 31 Disember 2013, projek tersebut masih belum disiapkan.

Jabatan Audit mendapat maklumat terkini daripada pihak MoT di mana pada 25 Mac 2015, EOT kedua telah diluluskan bagi tempoh 2 November 2013 hingga 16 April 2014 dan LAD telah dikenakan sejumlah RM2.5 juta terhadap kontraktor. Manakala status siap adalah 99.2%. Ini maklumat yang kita baru terima.

Tuan Pengerusi: Yang terkini sampai 25 Mac 2015 lah?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Ya, ya.

Tuan Pengerusi: Apa yang pelik itu, kenapa keluarkan EOT selepas itu kenakan LAD?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Saya rasa mungkin LAD ini ia kena selepas tarikh...

Tuan Pengerusi: Tahu, tahu. Maknanya kalau EOT itu, dia bagi syarikat lepaslah, kan. Itu hendak tahu juga. Satu, kata syarikat ini salah, lambat, dikenakan LAD. Akan tetapi pada waktunya yang sama bagi dia EOT juga. Itu satu soalan yang boleh ditanyalah, kan? Pasal EOT ini boleh mengurangkan lagi jumlah hari yang boleh dikenakan LAD.

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Seterusnya, untuk kerja tanah, kawasan tapak yang terlibat dalam pembinaan ialah seluas 45.81 ekar yang dimiliki oleh Perbadanan Aset Keretapi. Prestasi kerja tanah terbahagi kepada tiga zon iaitu A, B dan C. Semasa lawatan Audit, lawatan kerja, peratus siap adalah 97.83%.

Semakan lanjut mendapati lokasi tapak asal telah dianjakkan 700 meter ke sebelah utara dan aras tapak telah ditinggikan sebanyak 24.880 meter berbanding aras asal bagi tujuan penyelarasan dengan ketinggian reka bentuk jajaran landasan di bawah skop cadangan bangunan depoh dan jajaran Projek Landasan Berkembar Elektrik Gemas-JB.

Seterusnya berkaitan dengan kerja landasan. Kerja landasan memerlukan *Statement of Need*. Skop kerja landasan ini melibatkan pembelian komponen landasan baru seperti rel jenis

BS80A, pengikat rel dan penggalas konkrit baru. Tempoh kerja yang dipersetujui adalah bermula 20 September 2012 hingga 20 Mei 2013. Bagaimanapun, kontraktor ada memohon untuk menggunakan rel jenis UIC54 terpakai daripada projek PLBE Seremban-Gemas kerana kontraktor memaklumkan bahawa pembekalan rel jenis BS80A akan mengambil masa selama enam bulan. Tambahan lagi, rel jenis UIC54 akan diguna pakai untuk landasan berkembar Gemas-JB.

Walau bagaimanapun, permohonan awal tidak diluluskan oleh pihak KTMB. Namun pada 3 Ogos 2012, kementerian telah memberikan persetujuan untuk menggunakan rel UIC54. Bagaimanapun, persetujuan ini tertakluk kepada keputusan muktamad jawatankuasa perubahan kerja. Walau bagaimanapun, Audit mendapati Arahan Perubahan Kerja (APK) masih belum diluluskan lagi. Sehingga 31 Disember 2013, peratus kerja landasan ini adalah sebanyak 3.49% berbanding 100% yang sepatutnya siap.

Ini adalah gambar kerja-kerja landasan iaitu rel dan juga pengikat konkrit. [Merujuk kepada gambar yang terpapar di skrin]

Berikutnya adalah dari segi prestasi kerja semboyan. Berdasarkan *Statement of Need*, kerja semboyan melibatkan kerja pengalihan peralatan persempyanganan dari persimpangan asal ke persimpangan baru. Skop asal kerja semboyan hanya melibatkan modifikasi sistem persempyanganan. Bagaimanapun, perubahan lokasi tapak depoh menyebabkan berlaku perubahan reka bentuk sistem semboyan, pembelian peralatan baru seperti *point machine*, *relay apparatus* dan *signal apparatus* yang menyumbang kepada perubahan kerja penambahan. Lawatan Audit ke tapak projek pada 23 Disember 2013 mendapati kerja semboyan masih tidak dilaksanakan kerana kerja tanah dan landasan masih belum siap.

Berikutnya adalah prestasi kerja-kerja bangunan pentadbiran dan *coach shed*. Berdasarkan *Master Work Program Revision 2* bertarikh 2 Mac 2012, kerja pembinaan bangunan pentadbiran dan *coach shed* mengambil masa selama 150 hari iaitu bermula dari 20 November 2012 sehingga 20 Mei 2013. Berdasarkan pelan reka bentuk, bangunan pentadbiran dan *coach shed* adalah dibina secara bersambung. Berdasarkan tempoh kontrak berserta EOT yang telah diluluskan, keseluruhan projek sepatutnya siap pada 1 November 2013. Bagaimanapun, lawatan Audit pada 23 Disember 2013 ke tapak projek mendapati bangunan pentadbiran dan *coach shed* masih dalam pembinaan.

Lawatan susulan pada 11 Ogos 2014 mendapati pembangunan pentadbiran *loco shed* dan *coach shed* telah mencapai kemajuan sebanyak 93.9%.

Tuan Pengerusi: *Latest?*

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Ini adalah gambar projek. [Merujuk kepada gambar yang terpapar di skrin]

Tuan Pengerusi: Latest sudah siap?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Telah siap. Sekarang ini kita dimaklumkan bahawa progress keseluruhan depoh ini ialah 99.2%.

Tuan Pengerusi: Selepas setahun...

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Masih belum siap lagi.

Tuan Pengerusi: Ini sudah dekat setahun setengah, tidak siap lagi?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Belum siap lagi, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Ini bangunan tidak ada dinding pun susah siap kah? Ini bukan *design and build* kan?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Ini *design and build*, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: *Design and build* tetapi spec siapa yang tentukan? Kontraktor ataupun KTM?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Saya rasa kontraktor.

Tuan Pengerusi: Okey.

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Berikutnya adalah berkenaan dengan pencapaian kewangan projek. Sejumlah RM45.23 juta, RM38.23 juta dan RM14.06 juta telah diperuntukkan bagi tahun 2011, 2012 dan 2013. Prestasi perbelanjaan sehingga 2013 adalah sejumlah RM34.26 juta iaitu 84%.

Isu yang berikutnya adalah memulakan kerja tanpa kelulusan kebenaran merancang. Berdasarkan seksyen 19 subseksyen 1 Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, menyatakan bahawa tiada seorang pun selain pihak berkuasa tempatan boleh memulakan, mengusahakan atau menjalankan apa-apa pemajuan melainkan jika kebenaran merancang berkenaan dengan pemajuan itu telah diberikan.

Kontraktor melalui AHA Planning Consultant telah memohon kelulusan kebenaran merancang daripada Majlis Bandaraya Johor Bahru (MBJB) pada 15 Jun 2012 walaupun penyerahan tapak telah diberikan pada 17 Januari 2012 iaitu 150 hari selepas tarikh pemilikan tapak. Kontraktor juga telah diberikan NCR pada 12 April 2012 kerana memulakan kerja tanpa kebenaran merancang.

Tuan Pengerusi: Untuk makluman Ahli Jawatankuasa, NCR itu apa?

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: *Non Compliance Report.*

Tuan Pengerusi: *Non Compliance Report* ya?

Seorang Ahli: *Non Conformance.*

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: *Non Conformance Report.*

Tuan Pengerusi: *Non Conformance Report,* okey.

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Berikutnya adalah kelewatan pengalihan kabel fiber optik. Pada pemerhatian Audit, mengikut klausa 21, kontraktor hendaklah memeriksa dan meneliti tapak dan kawasan sekitarnya dan berpuas hati terhadap perkara berkenaan yang akan diambil kira dalam harga kontrak. Lawatan Audit pada 23 Disember 2013 di tapak projek mendapati dua kabel optik berada di kawasan landasan *take off point* dan di *detention pond* yang berfungsi sebagai rangkaian penghubung telekomunikasi yang menghubungkan Thailand, Semenanjung Malaysia dan Singapura melalui rangkaian rel untuk kegunaan perhubungan kereta api. Status terkini kerja-kerja pengalihan kabel fiber optik ini telah selesai sepenuhnya pada 21 Jun 2014.

Berikutnya adalah berkenaan dengan kontrak perjanjian. Berdasarkan Surat Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 5 Tahun 2007 menetapkan kontrak hendaklah ditandatangani secepat mungkin selepas semua terma dan syarat dipersetujui oleh kedua-dua pihak dan selewat-lewatnya empat bulan daripada tarikh keluarnya Surat Setuju Terima. Semakan Audit mendapati SST telah dikeluarkan pada 20 Disember 2011 dan dokumen kontrak ditandatangani pada 24 Julai 2012 iaitu 127 hari selepas empat bulan sepatutnya daripada tarikh SST.

Semakan Audit selanjutnya mendapati bayaran kemajuan bagi projek Kempas baru mendapati sebanyak tiga bayaran kemajuan berjumlah RM3.9 juta telah dibuat selepas tempoh empat bulan pertama daripada tarikh SST dikeluarkan.

■1510

Berikutnya adalah berkenaan dengan Sijil Perakuan Siap dan Pematuhan belum dikeluarkan. Untuk pembinaan *running bungalow*, Sijil Perakuan Siap Kerja (CPC) telah dikeluarkan pada 19 Oktober 2012 dengan kerja pembinaan diakui siap pada 27 September 2012. Semakan Audit pada bulan Disember 2013 mendapati bangunan telah pun beroperasi sepenuhnya, namun CCC belum dikeluarkan.

Okey, itu saja Yang Berhormat Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Ada apa hendak tambah lagi sebelum kita panggil? Ini hari saya rasa kalau hendak tanya soalan yang luar daripada projek ini pasal KTM pun boleh tanyalah pasal kita pun tidak tahu apa sangat yang berlaku dengan KTM. Apa yang kita tahu selalunya dia punya kakitangan dia suka piket. Mesti ada sebab kenapa mereka suka piket. Jadi Audit tidak pernah buat audit prestasi KTM secara keseluruhan?

Datuk Haji Anwari bin Suri: Kita pernah buat double track tiga kali. KL-Ipoh, Ipoh-Padang Besar dan yang ketiga Gemas-Seremban. Tiga.

Tuan Pengerusi: Projek-projek lain yang KTM punya dari segi operasi dan sebagainya?
Tidak pernah?

Datuk Haji Anwari bin Suri: Under syarikat ada. GLC.

Tuan Pengerusi: Syarikat ya. Ini...

Datuk Haji Anwari bin Suri: Yang keluar *last year* ada, yang kereta *parking*.

Tuan Pengerusi: Syarikat tempat *parking* kereta sahajalah. Tapi operasi KTM tidak ada lagi? Pasal saya tengok dari segi perolehannya, sepatutnya dia buat tender terhad, macam saya kata tadi, dia pilih kontraktor yang betullah. Kalau tak, kenapa buat tender terhad? Lepas itu tengok cara syarikat ini buat kerja pun nampak betul-betul berteraburiah, tidak sistematik. Jadi pemilihan kontraktor itu pun – apa salahnya Audit buat *just a sample audit* pada sistem perolehan dalam KTM ini.

Datuk Haji Anwari bin Suri: Kita *take note* lah.

Tuan Pengerusi: *Take note* lah, pasal apa, ini nampak sangat macam tidak telus dia punya pemilihan kontraktor dia.

Datuk Haji Anwari bin Suri: Untuk kereta api berkembar ini, tidak ada *lesson learned* lah. Hasil daripada tiga kajian yang kos berbilion, serupa sahaja isunya.

Tuan Pengerusi: Itu yang sering dikatakan *land acquisition*. Dia orang *planning* memang tidak inilah. *Land acquisition* sahaja sampai setahun, dua tahun yang saya ingat yang kita buat landasan berkembar dulu. Lepas itu kontrak dia...

Datuk Haji Anwari bin Suri: Dia melibatkan banyak negeri. Saya pun pernah atur *meeting* dengan semua UPEN negeri zon utara, dengan pejabat SUK.

Tuan Pengerusi: Boleh tanyalah soalan pasal landasan berkembar ini lah. HSR bukan bawah KTM kan? *High Speed Railway* bukan bawah KTM. Bawah SPAD. Tapi landasan berkembar bawah KTM, bukan? Okeylah, panggilah.

[Saksi-saksi daripada Kementerian Pengangkutan dan Keretapi Tanah Melayu Berhad mengambil tempat di hadapan Jawatankuasa]

Tuan Pengerusi: Selamat petang saya ucapkan kepada Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar, Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan juga Tuan Haji Hilmi bin Mohamad, Naib Presiden Kanan Teknikal Keretapi Tanah Melayu Berhad.

Jadi, tujuan kita panggil Kementerian Pengangkutan dan KTM pada hari ini adalah khusus untuk mendapat penjelasan mengenai bajet pengalihan operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad dari Tanjong Pagar ke Woodlands (Stesen), Singapura dari Kempas Baru (Depoh) di

Johor Baru. Kami dimaklumkan projek ini berjumlah RM41.77 juta di Kempas dan di *Woodlands Checkpoint* lebih kurang SGD981,000, lebih kurang jumlah dia.

Berdasarkan pengauditan yang dijalankan oleh Jabatan Audit Negara pada 2013 ke Ogos 2014, mendapati pembinaan depoh penyenggaraan stokereta KTMB di Kempas Baru ini kurang memuaskan kerana ia lambat siap dan tidak mengikut jadual yang telah ditetapkan. Tadi kami dimaklumkan oleh Audit pun – itu ini di bawah laporan Ketua Audit Negara Tahun 2013 Siri Ketiga ya. Kami dimaklumkan tadi banyak kelemahan kontraktor ini yang berlaku termasuk dari segi perancangan, dari segi tidak dapatkan *local authority approval*, dari segi *contractual* iaitu kontrak lambat dan juga berlaku kerja tambahan yang tidak dapat Arahan Perubahan Kerja dan CCC masih lagi belum dapat dikeluarkan untuk projek ini.

Untuk maklumat Datuk, depoh Kempas ini di bawah DUN Kempas di bawah Parlimen Pulai. Saya tidak pernah pun dijemput untuk datang melawat. Saya melawat sendiri tanpa beritahu. Saya menyokong projek ini tetapi bila saya tengok begini, rasa sekarang ini mungkin kurang hendak menyokong kerana pelaksanaan dia. Yang peliknya, kontraktor yang dipilih ini di luar dari negeri Johor ya? Itu satu. Maknanya dia tidak tahu keadaan *local*.

Kedua, kontraktor dipilih melalui *restricted tender*, tender terhad. Selalunya tender terhad ini digunakan untuk mencari kontraktor yang berkelayakan penuh, yang mungkin ada *specialization* yang diperlukan. Jadi, tender terhad ini kita panggil dah *prequalify* siapa-siapa dan terus buat pemilihan. Lepas itu, banyak kerja-kerja yang dibuat oleh kontraktor ini nampaknya tidak tersusun dan akhirnya menyebabkan projek ini lambat.

Jadi, saya sendiri memang amat tidak puas hatilah. Audit dia tidak puas hati, saya amat tidak puas hati dengan projek ini. Jadi saya minta Datuk untuk beri penjelasan dan hari ini kita tidak kan *restrict* soalan kita kepada itu depoh Kempas Baru ini tapi kita hendak tahu juga apa berlaku dalam KTM ini. Ini kerana boleh dikatakan selang empat lima bulan ada sahaja piket daripada kakitangan KTM yang tidak puas hati mengenai itu pengurusan dan sebagainya dan ini merupakan satu perkara yang juga kita hendak tahu apakah dia masalah yang berlaku di dalam kakitangan KTM ini.

Lagi satu, tadi kami dimaklumkan oleh Audit dan perkara ini pun sebenarnya dah dipanggil oleh PAC dulu, iaitu mengenai projek landasan berkembar. Sekarang ini dah siap. Audit sudah buat tiga kali saya rasa proses ini, audit landasan berkembar. Saya pun terlibat dalam prosiding yang lepas iaitu sampai ke Padang Besar itu. Saya ingat lagi itu yang timbul adalah masalah pengambilan tanah dan sebagainya. Jadi, kita hendak tahu juga apa yang *the latest* mengenai *the final stretch* daripada Gemas sampai ke Johor Bahru ini. Apakah *progress*

terkini pembinaan landasan berkembar ini? Saya minta Datuk untuk mulakan taklimat. Terima kasih.

■1520

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar [Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan]:
Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Selamat petang, selamat sejahtera, salam 1Malaysia.

Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan berbanyak-banyak terima kasih kepada Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed, Pengerusi PAC merangkap Ahli Parlimen Pulai, Yang Berhormat Dr. Tan Seng Giaw, Timbalan Pengerusi PAC, merangkap Ahli Parlimen Kepong, Yang Berbahagia Datuk Haji Anwari, Timbalan Ketua Audit, Yang Berbahagia Datuk-datuk, tuan-tuan dan puan-puan semua wakil daripada agensi pusat yang hadir mesyuarat Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara (PAC) yang akan membincangkan mengenai pengalihan operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) daripada Tanjong Pagar ke Woodland (Stesen) dan Kempas Baru (Depoh).

Saya ingin mengucapkan berbanyak-banyak terima kasih kepada Yang Berhormat Tuan Pengerusi atas teguran dan juga Audit atas penemuan-penemuan. Kami akur bahawa terdapat sedikit sebanyak kesilapan atau kelemahan sama ada di peringkat pemantauan atau juga di peringkat kontraktor. Apabila saya mengambil alih tugas sebagai KSU pada bulan November, saya *immediately* pergi ke tapak Kempas depoh untuk melihat sendiri apa yang berlaku apabila dimaklumkan.

Saya juga daripada Johor, sama juga dengan Tuan Pengerusi. Saya tahu perasaan orang Johor apabila projek ini lambat. So, saya pergi sendiri, Tuan Pengerusi. *[Disampuk]* Saya daripada Parlimen Batu Pahat.

So, saya pergi melihat sendiri apa yang berlaku di depoh tersebut dan pemerhatian-pemerhatian yang telah dibuat, penemuan yang telah dibuat oleh pihak Jabatan Audit Negara telah kami jelaskan semasa exit conference. Walau bagaimanapun, elok juga saya menjelaskan sekali lagi penemuan-penemuan tersebut dengan alasan-alasan ataupun penjelasan yang kami rasa munasabah dan boleh diterima.

Walau bagaimanapun, apa-apa juga kelemahan, pihak MoT dan KTMB akan membaiki dari semasa ke semasa. Kami akur bahawa soal perolehan ini merupakan satu perkara yang penting dan apa-apa juga kelemahan akan menyebabkan kerugian di pihak kerajaan.

Pertama sekali Tuan Pengerusi, mengenai kelewatan kerja tanah iaitu penemuan pertama yang dibangkitkan oleh pihak Audit. Sesungguhnya kelewatan kerja tanah ini sebenarnya telah juga menyebabkan kepada kelewatan keseluruhan projek ini. Kelewatan ini

adalah disebabkan oleh, pertama sekali di peringkat awalnya semasa tender dibuat untuk pengalihan depot, didapati bahawa projek *double track* atau trek berkembar antara Gemas ke Johor Bahru telah dimaklumkan. So, pada masa tersebut kita terpaksa mendapatkan jajaran yang sebenar di manakah kedudukan trek tersebut. Ini kerana pada masa itu dimaklumkan bahawa kerja-kerja *alignment* belum dilaksanakan. Jadi kita perlu mendapatkan jajaran sebenar kedudukan *double track* antara Gemas ke Johor tersebut. Ini yang menyebabkan kelewatan kerja-kerja tanah dan seterusnya melewatkannya pelaksanaan pembinaan depoh tersebut.

Keduanya mengenai kerja landasan. Kerja landasan yang ditemukan oleh Audit mengenai pertukaran jenis rel. Pertukaran jenis rel ini adalah disebabkan oleh teknikal *viability* jenis rel UIC54 ya, Tuan Pengerusi, di mana pihak KTMB telah memaklumkan bahawa jenis rel UIC54 ini lebih tahan berbanding dengan BS80A seperti mana yang ditentukan dalam tender. Rel UIC54 ini mempunyai ketahanan yang lebih sebab ia boleh menampung berat sehingga atas daripada 20 tan. Jadi ia lebih tahan walaupun ia *used*. *Used* ini bermaksud bukannya satu yang tidak boleh pakai tapi adalah daripada peningkatan *double track* dari Seremban ke Gemas, kita ambil – sebab baru saja. UIC54 ini baru dua tahun. So, ia lebih tahan dan mempunyai *lifespan* yang tinggi dan mempunyai ketahanan yang lebih. So, sebab itu KTMB merasakan bahawa selepas pilihan teknikal dibuat, UIC54 lebih mempunyai kredibiliti daripada segi trek itu berbanding BS80A.

Selain daripada itu, penggunaan jenis UIC54 ini juga telah menjimatkan keseluruhan trek yang digunakan untuk depoh tersebut dalam lebih kurang RM800,000 penjimatan.

Tuan Pengerusi: Soalan, Datuk. Kenapa lambat buat Arahan Perubahan Kerja itu? Kenapa *paper work* itu lambat? Dalam Laporan Audit, dia kata sudah minta tahun 2013 untuk hendak tukar jenis trek ini, tetapi dia hanya diluluskan pada 1 Julai 2014. Arahan Perubahan Kerja.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey, yang ketiga ya.

Tuan Pengerusi: *No, no*, yang dua tadi itu Datuk, yang kedua itu.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kedua?

Tuan Pengerusi: Kedua tadi itu, kan di tulis di situ, "Arahan Perubahan Kerja telah diluluskan pada 1 Julai 2014". [Merujuk kepada slaid pembentangan]

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi permohonan itu untuk hendak tukar pakai rel lain ini sudah dibuat pada tahun 2013.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: KTMB jawab. Okey, KTMB jawab.

Encik Ismail bin Said [Pengurus Besar Pengurusan Projek, Keretapi Tanah Melayu Berhad]: Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Yang Berhormat, nama saya Ismail bin Said daripada KTMB. Saya pun asal Johor juga, Parliment Muar. [Ketawa]

Untuk penggunaan rel jenis UIC54 ini, isu mengapa keputusan perubahan itu lewat kerana semasa pihak kontraktor menghantar permohonan untuk ditukar daripada rel jenis BS80A kepada UIC54 ini, maklumat yang dikepikan dalam *submission* nya tidak lengkap. Jadi bila dibentangkan dalam Jawatankuasa Perubahan Kerja Kementerian, maklumat yang tidak lengkap itu tidak mencukupi. Jadi permohonan itu telah ditolak dan pihak kontraktor kena buat *submission* semula. Jadi pihak kontraktor telah mengambil masa yang lama untuk menyiapkan maklumat itu daripada segi butiran itu sehingga pada 1 Julai itu hanya diterima maklumat tersebut dan kelulusan telah diberikan.

Jadi kelewatan untuk kelulusan ini adalah berpunca daripada kelemahan pihak kontraktor menyediakan maklumat yang lengkap dalam permohonan untuk ditukar rel dari BS80A kepada UIC54 tadi itu.

Tuan Pengerusi: Maknanya setahun untuk dia hendak dapatkan maklumat tambahan itu?

Encik Ismail bin Said: Ya, Tuan Pengerusi. Dalam butiran yang perlu dihantar oleh pihak kontraktor, ia perlu memperincikan dia punya pengiraan. Jadi dia ambil masa untuk membuat *calculation* itu. Itu yang menyebabkan maklumat tidak lengkap. Jadi pihak Jawatankuasa Perubahan Kerja Kementerian telah menolak *submission* yang pertama. Selepas itu...

Tuan Pengerusi: Berapa bulan selepas itu baru mereka datang balik minta? Tak, ini kepada kewibawaan kontraktor. Tadi berbalik kepada saya kata tadi kan. Jadi berapa lama mereka respons untuk hendak bagi maklumat yang baru?

Encik Ismail bin Said: Mengambil masa selama tiga bulan untuk *come back* dengan maklumat yang lengkap.

Tuan Pengerusi: Tiga bulan? Akan tetapi tahun 2013. Maknanya sebelum itu lagi kalau ikut Audit lah. Audit kata tadi kan? Tahun berapa Audit dia hendak minta tukar mula-mula? Jabatan Audit?

Seorang Ahli: [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Tuan Pengerusi: Ya, 3 Ogos.

Encik Saiful Anuar bin Zakaria: Pada 3 Ogos 2012.

Tuan Pengerusi: Ha, 3 Ogos 2012 dia sudah minta untuk hendak pakai rel terpakai ini. Akan tetapi tadi kalau Haji kata dia ambil masa tiga bulan hendak kembali semula untuk hendak dapatkan kelulusan, itu bukan tiga bulan, itu dua tahun itu.

Datuk Mas Ermieyati binti Samsudin [Masjid Tanah]: "Pada 3 Ogos 2012, KSU kementerian tidak ada halangan untuk menggunakan rel UIC." Betul, Tuan Pengerusi. Maksudnya KSU sudah...

■1530

Tuan Pengerusi: So, permohonan itu dibuat bila kepada KTM? Saya tidak faham. Sekarang ini *management* KTM menguruskan projek atau kementerian? Sekejap ada...

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: KTM yang menguruskan...

Tuan Pengerusi: Sekejap ada Jawatankuasa Teknikal Kementerian pula. Jadi, KTM sekarang ini memang tidak *free*? Walaupun sudah perbadanan, tetapi dia tidak *free* untuk buat keputusan?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari [Wakil Bahagian Pengurusan Projek, Keretapi Tanah Melayu Berhad]: Tuan Pengerusi, saya beri keterangan yang lebih jelas. Pada 3 Ogos, Datuk KSU selaku SO telah memberi...

Tuan Pengerusi: Pada 3 Ogos 2012 itulah?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Ya, tahun 2012. Telah memberi kelulusan untuk pihak kontraktor menggunakan *recovered rail* UIC54 dari projek terdahulu dari Seremban ke Gemas. Jadi isunya, pada masa itu rel tersebut masih belum digunakan. Jadi, permohonan secara bersurat untuk dibincangkan di peringkat lebih atas dikemukakan pada tahun 2013.

Tuan Pengerusi: *Exact date? Exact month?*

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: *Exact month*, sekejap ya. Dalam bulan Jun ataupun Julai 2013.

Tuan Pengerusi: Sudah dekat setahun jugalah baru dipanjat perkara ini ke atas, dalam kementerian?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Ya, ke atas. Kemudian selepas pihak kontraktor kemukakan permohonan kali pertama itu untuk dibincangkan di peringkat Jawatankuasa Perubahan Kerja ini, berlaku ketidakcukupan maklumat dalam permohonan tersebut. Pihak kontraktor telah pun berurusan dengan konsultan yang dilantik sendiri untuk *civil and structure* ini, Johan Setia Perunding untuk memuktamadkan permohonan tersebut. Jadi pada bulan Disember 2013, perbincangan kali kedua di peringkat jawatankuasa mendapati bahawa permohonan ini terdapat *arithmetic error* yang mana pada masa itu konsultan sendiri yang memberikan taklimat tersebut dalam mesyuarat jawatankuasa.

Tuan Pengerusi: Konsultan salah?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Daripada segi pengiraan.

Tuan Pengerusi: Apa gunanya jadi konsultan kalau tidak reti kira?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Tidak. Konsultan dilantik oleh kontraktor itu.

Tuan Pengerusi: Projek ini *design and build*, saya faham. Oleh sebab itu tadi kontraktor berhak untuk hendak tukar dia punya BQ, hendak beli barang yang lain asalkan dia tak *breach the ceiling*. *Statement you, you* kata tadi konsultan yang dipilih oleh kontraktor itu sendiri silap dan kesilapan dia dari segi *calculation* dijumpai oleh pegawai kementerian. Begitu?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Dibincangkan di peringkat kementerian. Di peringkat jawatankuasa.

Tuan Pengerusi: Maknanya *submission* mereka salah...

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Yes.

Tuan Pengerusi: Kementerian yang *find out* mereka kira tidak betul?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Ya.

Tuan Pengerusi: Okey. Wow!

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Jadi selepas daripada itu, pihak kontraktor dan konsultan berbincang dengan KTMB untuk memuktamadkan berapakah butiran-butiran yang perlu dimasukkan supaya dianggap permohonan tersebut adalah lengkap dan terperinci. Dikemukakan semula kepada KTMB pada penghujung Mei 2013.

Tuan Pengerusi: Lima bulan baru dia siap?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Ya. Terdapat beberapa siri perbincangan.

Tuan Pengerusi: Projek ini terlalu *technically difficult*? Susah sangatkah? Saya hairan juga. Hendak pasang rel, bukannya buat *foundation* hendak buat bangunan, hendak pasang bumbung. Ini pasang rel sahaja. Susah sangatkah projek ini daripada segi teknikal?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Projek ini sebenarnya tidak susah, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Jadi kontraktor susahlah?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Ya, kontraktor yang...

Tuan Pengerusi: Konsultan susahlah?

Encik Shamsulazhar bin Mat Zahari: Yes.

Tuan Pengerusi: Untuk makluman Datuk, kontraktor ini juga ada dosa dengan Jabatan Audit Negara. Mereka tidak buat bangunan Jabatan Audit Negara di Negeri Sembilan dengan baik. Itu buat bangunan pun tidak reti, sekarang hendak buat rel. Ini saya beritahu bagi pihak

Jabatan Audit Negara. Jadi boleh saya simpulkan di sini bahawa kewibawaan kontraktor dan konsultannya bermasalah. Betul kalau saya kata begitu?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Tuan Pengerusi, semasa lawatan mengejut saya ke tapak ini, saya pun mendapati bahawa kesungguhan tidak ada dari segi untuk penambahan – sudah tahu lewat, sepatutnya dia kena tambahlah bilangan pekerja, bilangan mesin, hendak buat *over time* dan sebagainya. Akan tetapi memang kesungguhan itu kuranglah ditunjukkan oleh kontraktor tersebut. Jadi yang mengenai bangunan Jabatan Audit Negara itu, saya tidak tahu tetapi mungkin saya boleh *the inferences...*

Tuan Pengerusi: Itu tidak ada kena-mengena Datuk. Ini cuma *observation*.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: *Observation*, mungkin lah.

Tuan Pengerusi: So sekarang ini, *the second observation on this projek* pun kontraktor ini tidak...

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ada masalah, memang.

Tuan Pengerusi: Tidak bermotivasi.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey. Kemungkinan benda itu berlakulah sebab apa yang berlaku pada projek ini pun hasil daripada pemerhatian saya, *the gold post* itu *keep moving*. Itu yang nanti saya akan memperjelas Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Tidak apa Datuk, *the isu jadi balik sebab saya tanya tender terhad tadi. If it is a specialized job, if you want to choose somebody yang capable, that is why you do tender terhad, you don't do open tender.* Selalunya lah. Sekarang ini nampaknya kontraktor itu lemah, jadi pemilihan itu pun boleh dipersoalkan. Tender terhad ini, *were they the cheapest price or tidak?*

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Tuan Pengerusi, tender ini telah tiga kali Yang Berhormat. Pertama sekali dia *open tender*, di mana lapan petender masuk di peringkat pertama. So daripada lapan ini, kita buat tender terhad sebab masa itu ada berlaku perubahan skop yang menyebabkan kita *retender* balik sehingga tiga kali. Jawatankuasa Perolehan pada masa itu telah memutuskan bahawa syarikat ataupun kontraktor ini adalah kontraktor yang *technically, financially* yang boleh dipilih, diputuskan.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi, Syarikat Hisniaga Sdn Bhd ini nampaknya kalau lihat daripada rekod kerjanya lah, *technically* pun tidak mantap. Itu saya tanya tadi *financially, are they the lowest or not?* Kalau mereka bukan *the lowest*, ini menimbulkan keraguan kepada PAC mengapa mereka dipilih. Sekurang-kurangnya itu akan dapat memberikan sedikit pencerahan kepada isu ini kenapa projek ini tidak memuaskan.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Tuan Pengerusi, mengikut garis panduan perolehan, syarikat atau tawaran yang dipilih adalah syarikat yang *technically* ataupun *financially the best offered, evaluated offered*. Ini bermakna syarikat yang tawaran daripada segi teknikal dan kewangan yang terbaik dinilai, terbaik.

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, siapa yang pilih di KTMB ini? Siapa yang memilih kontraktor ini?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat, ini adalah tender terhad. Selepas dinilai kedua-dua aspek dari segi teknikal dan kewangan dan dibawa ke Lembaga Perolehan, Lembaga Perolehan membuat keputusan pada masa tersebut bahawa Syarikat Hisniaga Sdn Bhd adalah syarikat yang terpilih setelah mempertimbangkan penilaian kewangan dan teknikal.

Dr. Tan Seng Giaw: Tidak apalah. Akan tetapi hasilnya, prestasinya...

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Hasilnya inilah Yang Berhormat.

Dr. Tan Seng Giaw: Ya, ya.

Tuan Pengerusi: Tidak Datuk. Ini soalannya, adakah RM44 juta ini merupakan satu jumlah yang mencukupi, tidak mencukupi, terlebih cukup? Oleh sebab itu faktor harga itu pun jadi perkara yang penting di sini.

■1540

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Tawaran adalah tawaran yang terendah. Cumanya, isunya sekarang ini adalah pemantauan yang lebih oleh MoT kepada syarikat ini bagi memastikan projek ini berjaya dilaksanakan. Sehingga sekarang ini, kemajuan adalah sebanyak 99.5% dan sepatutnya EOT yang kedua sehingga 16 April 2014. LAD, daripada tahun 2014 sehingga hari ini kita kenakan LAD. Tarikh akhir yang kita keluarkan selepas notis penamatian ialah pada 14 April untuk diselesaikan. Sehingga kini, 99.5% telah siap tetapi dengan pimpinan dan pemerhatian kita dari semasa ke semasa, sehingga 99.5%. Sebanyak 0.5% lagi...

Tuan Pengerusi: Datuk, isu LAD itu pun nanti kita akan tanya juga, pasal macam mana bagi EOT selepas itu kenakan LAD. EOT yang diberikan itu kena pada alasan-alasan munasabah kerana pemberian EOT itu boleh mengurangkan jumlah LAD yang sepatutnya dikutip. Itu nanti kita pun hendak tanya juga soalan itulah.

Jadi kesimpulannya Datuk, projek ini lambat, lambat banyak. Jauhlah banyaknya. Adalah dia punya sebab-sebab tadi, awal tadi Datuk kata nombor satu tadi *alignment of double track* dan sebagainya.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: *Double track*, ya.

Tuan Pengerusi: *The second isu ini is about the contractor punya capability sendiri. That, I think, is a contributing factor juga to why this project lambat.* Tadi Datuk kata pun *the*

motivation, kesungguhan daripada kontraktor pun lepas sudah diberi amaran, sudah kena EOT, sudah kena LAD oleh kementerian pun mereka tidak respons dengan baik. Memang projek ini boleh siap tetapi soalnya adakah performance of the contractor is a factor. I think it is. Selepas tengok apa yang Audit bentang dengan apa yang Datuk sudah bentang, *I think the performance of the contractor is.*

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yes.

Tuan Pengerusi: So the selection of the contractor pun should be a factor in our report nanti. Okey, terima kasih Datuk.

Dr. Tan Seng Giaw: Ini satu, walaupun harganya tidak sampai RM50 juta, tetapi di seberang itu ada projek yang sama, penyenggaraannya ya. Di seberang itu projek itu siap pada masa yang tepat dan tidak wujud masalah. Di seberang sini, di sebelah sini, kita nampak masalah. Jadi bagi Johor dan bagi Malaysia ini, kita tidak boleh tahanlah itu. Orang boleh buat, kita tidak boleh. Ahli Parlimen dia pun berasa juga itu saya nampak.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat, di sebelah sana, di sebelah tambak, kerja dia baru dalam RM2 juta lebih dan tidak... Ya lah, dari segi prinsipnya dia punya saiz itu berbeza dan kompleksiti projek Kempas Depoh ini berbeza. Jadi memanglah sebab di Singapura, skop dia berbeza dengan skop yang ada di sini. *The complexity* itu.

Cumanya, saya akur dengan teguran Yang Berhormat tadi bahawa kita sepatutnya dalam proses perolehan ini kita tidak boleh compromise dari segi pemilihan syarikat dan itu merupakan salah satu daripada fundamental untuk memastikan kejayaan penyiapan projek *on time*. Walau bagaimanapun, yang di pihak Singapura itu memang kita akurlah, memang dia mungkin disebabkan macam Tuan Pengerusi sebut tadi, soal pemilihan syarikat ataupun syarikat menyembunyikan mengenai beberapa fakta itu mungkin *beyond* daripada kita punya...

Tuan Pengerusi: Nasib KTM tidak baiklah dalam isu ini, ada perbandingan pula dengan kontraktor dari Singapura kan. Akan tetapi untuk saya, *this project is not a difficult one*lah. *In terms of complexity, it is lesser than building a building* lah. Proper buildingkan. Itu lebih rumit dari segi *foundation*, M&E dan sebagainya. Ini tidak ada M&E pun, projek ini.

Dr. Tan Seng Giaw: Satu atau dua tingkat sahaja, betul tak?

Tuan Pengerusi: Dia ini bangsal sahaja sebenarnya. Dia bangsal sahaja, *is a shed* kan? *With no walls* sangatkan. Akan tetapi tidak apalah, okey. *I think let moves on* lah.

Jadi penggunaan rel UIC54 ini ambil daripada yang lebihan projeklah. Macam mana ada lebihan projek, Datuk? [Ketawa]

Encik Ruzain bin Idris [Setiausaha Bahagian (Pembangunan), Kementerian Pengangkutan]: Tuan Pengerusi, rel yang kita gunakan UIC54 ini bukan lebihan projek.

Semasa kita melaksanakan Projek Landasan Berkembar Seremban-Gemas kalau Tuan Pengerusi sedia maklum, landasan itu baru lebih kurang dua atau tiga tahun sebelum itu di *rehabilitate* lah. Jadi bila kerajaan ataupun MoT memutuskan untuk membuat landasan berkembar dulu, kita gunakan semuanya rel baru, kontraktor yang memasang itu gunakan rel baru. Jadi rel yang kita ada UIC54 yang dipasang sebelum itu masa *rehabilitation* itu, baru dua atau tiga tahun umurnya *which is* dia punya *lifespan* lebih kurang 30 hingga 35 tahun. Jadi kita ambil rel itu dan kita simpanlah pasal boleh digunakan sebagai *spare* dan sebagainya. Rel inilah yang digunakan kemudiannya untuk projek Kempas Depoh.

Tuan Pengerusi: Bukan *over estimation*lah daripada projek Gemas ini?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Bukan, bukan.

Tuan Pengerusi: Pasal nanti kita masuk isu itu pula. Jadi hendak matikan dekat sinilah. Ini soalan-soalan yang datang dalam kepala sayalah. Ini macam rel yang digunakan untuk peralihan *rail track* ya, *double track* itu kan, okeylah, baguslah ada pakai stok rel lama, ada penjimatanlah dari segi itu. Okey Datuk, *next* isu Datuk.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: *The next*, penemuan ketiga adalah mengenai kerja semboyan yang lewat. Ini juga berkaitan dengan isu kelewatan kerja tanah sebenarnya. Sebagaimana kita sedia maklum, sebelum semboyan *signaling* dibuat, kerja tanah dan juga trek mestilah disiapkan dahulu. So maknanya kelewatan kerja semboyan ini juga adalah disumbangkan oleh sebab-sebab kelewatan untuk menyiapkan kerja tanah dan pemasangan trek, Tuan Pengerusi.

Seterusnya yang keempat Tuan Pengerusi, bangunan pentadbiran dan *coach shed* mengenai projek depoh ini. Pemerhatian Audit, walaupun EOT telah diberikan sebanyak 108 hari tetapi kerja-kerja masih belum disiapkan. Untuk makluman, penjelasan kami ialah bangunan hanya disiapkan pada 26 Mei 2014 dan *coach shed* ini disiapkan pada 7 Oktober 2014. Kita telah mengenakan LAD kepada kontraktor atas kelewatan tersebut.

Isu kelima ialah mula kerja tanpa kelulusan kebenaran merancang. Untuk makluman, apabila kontraktor masuk, kontraktor telah mendapat kelulusan bersyarat daripada pihak Majlis Bandaraya Johor Bahru tetapi kelulusan penuh hanya diperoleh pada 9 April 2013. Walau bagaimanapun, ini tidak menghalang daripada kontraktor untuk meneruskan projek-projek tersebut sebab memang berlaku masalah dalam mendapatkan kelulusan daripada pihak majlis tempatan, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Apa bentuk kelulusan itu daripada...

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: DO, *Development Order*.

Tuan Pengerusi: DO lah. Maknanya DO dapat 9 April 2013...

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ya, 9 April 2013.

Tuan Pengerusi: Yang 15 Jun itu bukan DO lah?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Itu kelulusan bersyarat.

Tuan Pengerusi: Kelulusan bersyarat.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Selepas memenuhi syarat-syarat tersebut barulah kelulusan sepenuhnya diberikan kepada kontraktor.

Tuan Pengerusi: Kenapa beza hendak dekat setahun ya? Sepuluh bulan.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kadang-kadang ini disebabkan oleh *how fast contractor boleh bincang, boleh...*

■1550

Tuan Pengerusi: *That why the contractor not – the contractor is not diligence lah in this case. He should follow up because you are the client, he is not taking care of your interest. Kalau apa berlaku, accident dan sebagainya ataupun ada masalah tentang site itu, liability is to the ministry, kan.*

Encik Ruzain bin Idris: Akan tetapi Tuan Pengerusi, dalam urusan projek ini, apabila dia gagal mendapatkan kebenaran merancang pada kadar segera iaitu mengambil masa yang lama dia mendapatkan hingga pada 15 Jun keputusan mesyuarat itu dan sebelum itu, saya rasa bagi memastikan kontraktor ini memastikan untuk mendapatkan kelulusan, kita ada mengeluarkan NCR sebenarnya pada bulan April untuk mengingatkan kontraktor *and they have to get the DO sebelum dia boleh mulakan kerjalah.* Itu yang kita boleh lakukan dan biasalah projek ini *project design and build,* adalah menjadi tanggungjawab dia untuk memastikan dan kita sentiasa – itu yang kita keluarkan NCR untuk pastikan dia.

Tuan Pengerusi: *Non Conformance Report* ya. Tidak, maksud saya kontraktor, salah keduanya dia tidak jaga kepentingan klien dia iaitu KTM dan juga kerajaan.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Seterusnya Yang Berhormat mengenai kelewatan mengalihkan *fiber optic cable.* Ini juga berkaitan dengan *double track* Gemas-JB di mana pada peringkat awalnya pihak KTM dan MoT tidak mendapat penjelasan yang sepenuhnya sama ada depoh ini akan melibatkan *fiber optic* atau tidak. So, apabila jajaran sepenuhnya telah diterima barulah perkara ini dapat diputuskan dan siap sepenuhnya pada 21 Jun 2014 pengalihan *fiber optic.* Walau bagaimanapun, ini tidak menjelaskan keseluruhan depoh ini, Yang Berhormat.

Tuan Pengerusi: Ini pun satu hal lain lah kan. Kontraktor tidak pastikan dia bincang dengan Fiberal, pindahkan kabel itu kan.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kabel *fiber optic.*

Tuan Pengerusi: Dia tidak jaga kepentingan kementerianlah kontraktor ini.

Encik Ruzain bin Idris: Tuan Pengerusi very rightly lah dalam konteks itu. Akan tetapi apa yang terjadi pada Fiberail ini, pada peringkat awal projek ini dahulu, tidak ada isu tentang pengalihan Fiberail ini tetapi apabila jajaran itu bertembung dengan *double track* Gemas-JB dan juga dengan depoh ini – jajaran itu hal samalah ya. Apabila timbul isu itu, jadi menyebabkan kita terpaksa mengalihkan *design* itu menyebabkan pertembungan itu terpaksa dibuat – ia bertemu di *main track* itu yang ada asal sekarang ini, *rail* utama, *track* utama itu. Bila jadi keadaan itu, jadi kita terpaksa membuat pengalihan kepada kabel itu. Pada peringkat awal projek ini memang tidak ada.

Seperti Tuan Pengerusi maklum juga, projek ini *project design and build*. Jadi adalah menjadi tanggungjawab kontraktor apabila sudah mengetahui yang dia perlu mengalihkan kabel itu, dia perlu membincangkan dengan pihak-pihak yang berkenaan dan dalam konteks ini ialah pihak Fiberajil. Dalam mesyuarat-mesyuarat tapak yang kita adakan, kita sudah minit kan beberapa kali supaya perkara ini diambil tindakan segera kerana untuk mengalihkan Fiberail ini biasanya ada kerja-kerja yang Fiberail sendiri yang buatlah. Ini biasanya macam tadilah. Dia agak tidak mengambil serius walaupun sudah diperingatkan beberapa kali tentang perkara ini.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey Yang Berhormat, seterusnya masalah mengenai kontrak perjanjian kelewatan sebanyak 97 hari. Memang berlaku kelewatan tersebut Yang Berhormat dan pihak kerajaan sudah mengakui bahawa telah berlaku kelewatan dan kita berjanji tidak akan mengulangi perkara-perkara ini disebabkan pemantauan perlu dibuat. Kontrak hanya ditandatangani pada 24 Julai 2012, Yang Berhormat.

Tuan Pengerusi: Ini salah KTM lah? Bukan salah kontraktor lah? Okay, fix to be fair to the contractor lah.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kami akan perbaiki daripada segi penyiapan perjanjian-perjanjian kontrak untuk masa-masa hadapan.

Seterusnya Yang Berhormat mengenai bayaran tanpa kontrak dan ini juga berkaitan dengan perkara tujuh juga tadi Yang Berhormat, dan langkah-langkah penambahaikan proses perolehan di pihak KTM dan MoT akan diambil dari semasa ke semasa, Yang Berhormat, supaya perkara ini tidak berulang untuk masa-masa hadapan. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada Audit kerana membangkitkan perkara ini supaya penambahbaikan dalam proses perolehan kerajaan dapat diperbaiki pada masa hadapan.

Tuan Pengerusi: Ini bukan sengaja ya? Ini memang kelemahan SOP dan *internal control* dalam KTM lah ya. Kenapa KTM ini, ini sangat ya? Padahal KTM sudah beroperasi berpuluh-puluh tahun – tahun berapa KTM? Saya pun tidak tahu tahun berapa.

Seorang Ahli: [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad [Naib Presiden Kanan Teknikal, Keretapi Tanah Melayu Berhad]: Tahun 1885.

Tuan Pengerusi: Tahun 1885. Sudah 130 tahun sudah KTM ini tetapi *internal control* masih lemah lagi. Datuk, kena betulkan ini Datuk.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat, sebenarnya kita tengah buat program transformasi KTM dan *insya-Allah* kita akan memperkuatkan KTM bukan setakat daripada segi apa ini tetapi keseluruhan *governance* KTM ini bersama dengan Kementerian Kewangan (MoF).

Seterusnya Yang Berhormat, perkara sembilan, penemuan yang kesembilan mengenai Arahan Perubahan Kerja. Kerja diteruskan tanpa kelulusan walaupun percanggahan berlaku antara kedudukan depoh dengan *double track*. VO hanya diluluskan pada 1 Julai 2014. Memang berlaku permasalahan di sinilah, Yang Berhormat.

Encik Ruzain bin Idris: Ini pun lebih kurang sama dengan isu pertukaran rel tadi, Tuan Pengerusi. Kita mengambil masa tiga kali untuk meluluskan VO itu. Saya ingat dia punya itu tetapi pernah dikemukakan asalnya dan *detail* tidak lengkap dan sebagainya di mana Jawatankuasa VO memutuskan untuk diberikan maklumat-maklumat yang dipinta itu. Kali kedua itu masalah yang sama dengan pengiraan yang tidak berapa tepat oleh pihak kontraktor dalam *submission* nya dan kita tolak dan akhir sekali pada Jun/Julai 2014 yang kita luluskan VO itu. Ini ada kaitan dengan tadi itulah yang aras berbeza antara Gemas-JB dan juga...

Tuan Pengerusi: Itu yang saya hairan juga, macam mana ada *different level* di antara depoh ini dengan – hendak kena buat apa? Hendak kena naikkan tanah ya? Sepatutnya benda itu kontraktor sudah nampak dari awal, tidak payah hendak buat kemudian selepas sudah *start* kerja. Ada maklumat tidak mengenai lembaga pengarah dan pemegang saham syarikat kontraktor ini? Boleh kita ada satu copy?

Encik Ruzain bin Idris Kita boleh letak dalam fail, Tuan Pengerusi. Kita boleh bagi, tidak ada masalah.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat, seterusnya mengenai *expert drawing* yang lewat dikemukakan pada tarikh Audit dibuat tahun 2013 dan sekarang ini sudah diserahkan pada 21 Januari 2014 Yang Berhormat.

Tuan Pengerusi: *Finish drawing* pun tidak siap lagi?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Dah siapkan Yang Berhormat tetapi lewatlah.

Tuan Pengerusi: Lewat banyak itu.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Lewat banyak.

Tuan Pengerusi: Sepatutnya lukisan siap bina masa sebelum *start construction* sudah ada. Dua tahun baru serah dekat *you*? Mereka ini pakai *draw tangankah* atau pakai komputer? Sekarang sudah pakai komputer, pakai CAT sahaja. [Ketawa]

Encik Ruzain bin Idris: Memang tidak dinafikan Yang Berhormat, walaupun projek yang *running bungalow* itu sudah lama siap sebelum projek Kempas depoh itu disiapkan. Ini pun kita sudah ingatkan berulang kali kepada kontraktor. Cumanya kontraktor ini dengan konsultannya itu kita tidak tahu lah. *This is basically internal* punya itu tetapi apa yang kita boleh buat ialah kita sentiasa mengingatkan dia untuk memberikan *expert drawing* lah. Memang sepatutnya tidak sukar sebab *the construction drawing* sudah ada. Tapi ini sikap dan masalah kontraktor itu sendirilah.

■1600

Tuan Pengerusi: *They are not looking after your interest* ya. Ini pun saya tengok sekarang ini mengikut data SSM syarikat ini pada bulan Mac 2015, dia punya bank dia semua banyak yang dah gagal. Satu bank sahaja yang tidak ada masalah, *Malayan Banking*. Banyak betul akaun dia orang ini. Banyak ada masalah. Okeylah, *no wonder* projek ini memang tidak boleh *comply* dengan *you* punya *request*, pasal *maybe their financial not able to fulfilled your request* yang suruh cepat buat kerja itu apa semua. Dia orang tidak boleh *mobilize*. Tengok dia orang punya aset pun tinggal RM200,000 sahaja. *Current liabiliti* RM358,000. Maknanya, *actually this company already insolvent*.

Dr. Tan Seng Giaw: Tadi Datuk kata ini yang lebih sesuailah itu syarikat ini dilantik kerana dari pelbagai aspek termasuk kewangan pun kukuh. Macam mana boleh berlaku hal seperti ini?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat Tuan Pengerusi dan Timbalan Pengerusi, pada masa penilaian dibuat pada tahun 2010 masa tender tersebut, analisa kecukupan modal telah menunjukkan bahawa memang syarikat ini setanding dengan syarikat-syarikat lain, tidak mempunyai masalah dari segi analisa syarat kecukupan modal tersebut.

Tuan Pengerusi: Pasal dia ada banyak akaun ini. Tapi dia punya *charge status* dia *unsatisfied*. Daripada 18 akaun dia ada sekarang ini, yang *charge dia fully satisfied* cuma tiga sahaja pinjaman. [Disampuk] Ya, *outstanding lost* lah, dan macam saya cakap tadi, *balance sheet* dia dah pun, aset dia tinggal RM200,000, liabiliti RM358,000. Maknanya dah *technically insolvent* pasal *paid up capital* dia cuma RM100,000.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ya, Itu mungkin juga Yang Berhormat yang menyebabkan di peringkat akhir itu agak lewat sedikit mungkin disebabkan...

Tuan Pengerusi: Tapi kenapa kamu tidak *terminate* dia dan ambil kontraktor lain?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kita hendak *terminate* tapi masalahnya nanti kos *termination* itu dengan hendak sambungkan balik itu menjadi lebih mahal dan juga...

Tuan Pengerusi: *Claim* balik dengan dia. Macam Hospital Shah Alam semalam, kerajaan *sue* balik syarikat ini RM68 juta, syarikat yang buat Hospital Shah Alam lepas dibatalkan. Akan tetapi kalau syarikat ini hendak *sue* pun tidak guna pasal syarikat ini pun sebenarnya dah *zombie* dah.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Cuma yang di peringkat hujung-hujung ini, Yang Berhormat, lebih kurang dalam *less than 2%*. So, orang kata macam anak kecillah, we need to...

Tuan Pengerusi: *How much payment still outstanding to them?*

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: *Progress* untuk *payment* ada 5.6% lagi kita tahan sehingga *last payment* itu pada November 2014. Tidak bayar lagi dah sekarang ini. LAD kita sebanyak 2.4 yang kita kenakan sebanyak RM7,000 sehari.

Tuan Pengerusi: *You are not going to get the money*lah ‘kot’.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Dapatkan jugalah.

Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]: Boleh tidak saya tanya? Di samping projek ini, saya ada maklumat yang mungkin salah, kalau salah betulkan, bahawa dalam projek yang lain seperti *ticketing system* yang ditawarkan lebih kurang tiga empat tahun yang dulu pun jumpa masalah sama dengan kontraktor, kontraktor lepas itu tidak berkemampuan untuk teruskan projek lagi dan akibatnya terdapat *delay* tentang *ticketing system* yang baru yang hendak dilancarkan. Mungkin.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat, untuk makluman, Syarikat Hopetech tersebut memang dah di *terminate* kan dan memang *termination* itu memang secara *proper* di mana syarikat tersebut telah gagal untuk menyempurnakan kerja-kerja dia. Dia ada dua komponen, satu *supply* dan satu lagi sistem. So, itu yang gagal *supply*, *almost completed* tapi yang sistem tidak disiapkan. So, itu yang menyebabkan kita mengambil keputusan untuk *terminate* projek tersebut dan kita akan panggil tender baru untuk menyiapkan AFC tersebut.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Saya ingat tentang syarikat ini sebab saya pernah tanya di Parlimen kepada Menteri pada masa itu. Memang ada masalah dalam kontrak dan ada macam – *what do you called it?* Macam tidak berapa betul *that award* dan lepas itu Menteri kata *no problem, this is the best company, financially strong* dan akan siap. *That was four years ago. I think Dato Seri Kong Cho Ha jadi Menteri pada masa itu.* Saya agak. So, lepas itu memang benarlah sudah diterminate dia punya kontrak?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ya.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Ada penalti LAD kah, *retention sum* yang tidak dibayar kah? Ada?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: *On service* kita sudah rampas.

Tuan Pengerusi: Sebab itu saya kata tadi Datuk, dari awal lagi tadi saya kata projek depoh ini masalahnya adalah kontraktor dan Datuk kata tadi dipilih mengikut teknikal baik, mengikut keupayaan kewangan.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir [Kulim-Bandar Baharu]: Ahli Parlimen ada kena tidak?

Tuan Pengerusi: Tiada, tidak ada kena mengena. *Company* ini pun bukan *company* Johor pun.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Sekali *company Singapore*.

Tuan Pengerusi: Sebab itu tadi sebelum Datuk masuk, saya dah minta Audit untuk buat sampel audit perolehan di KTM. Pilih lagi projek-projek lain untuk diaudit. Ini tadi Yang Berhormat PJU ini walaupun dia keluar topik cakap pasal hal-hal syarikat *ticketing*, tapi *it is relevant to KTM sendiri*, kenapa kelemahan dalam perolehan KTM ini begitu ketara dan akhirnya menjelaskan operasi KTM sendiri. Depoh ini lambat siap, *ticketing* itu sekarang hendak cari kontraktor *supplier* baru dan sebagainya. Jadi, kita sudah minta Audit untuk tengok perolehan lain dalam KTM supaya ia dapat dimantapkan

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, Yang Berhormat Kulim baru masuk, dia tidak tahu ini di kawasan Pulai ini.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Untuk makluman Yang Berhormat, mengenai AFC, MoT telah mengarahkan Unit Audit Dalam untuk membuat siasatan terhadap AFC tersebut. Apa-apa *finding* daripada siasatan Unit Audit Dalam MoT, kita akan gunakan untuk penambahbaikan sistem AFC yang baru nanti.

Yang Berhormat, mengenai sijil CCC belum dikeluarkan untuk *running bungalow* walaupun telah diduduki. Untuk makluman, bahawa CCC tersebut adalah untuk keseluruhan *development order*. Ia tidak *partial* CCC untuk satu-satu bangunan tapi untuk keseluruhan. Ini yang disyaratkan oleh pihak berkuasa tempatan, Majlis Bandaraya Johor Bahru.

Tuan Pengerusi: Ini sekali lagi kontraktor tidak jaga kepentingan KTM. You hendak kena pakai bangunan ini. Dahlah lambat, lepas itu hal perundangan dia tidak *apply* semua untuk CCC dan sebagainya.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Mungkin untuk projek-projek yang akan datang kita asingkan untuk kalau melibatkan perkara yang tidak berkaitan, contohnya macam *running bungalow* berbeza dengan depoh KTM itu sendiri, mungkin boleh diasingkan *different DO*

supaya dapat sekiranya apa-apa berlaku, bangunan tersebut masih mendapat CCC. Walau bagaimanapun, telah disahkan oleh konsultan bahawa bangunan tersebut selamat untuk diduduki bagi pekerja-pekerja KTM, Yang Berhormat.

■1610

Tuan Pengerusi: Insurans? Tak ada lah? Tapi Kerajaan insurans sendirilah? Kerajaan tidak ada ambil insurans. Tidak Datuk, ini sudah projek ketiga sudah yang kita tengok Kementerian Pengangkutan ini yang ada masalah. Pembinaan *airport* Kota Kinabalu itu hari pun *design and build* juga ada masalah, yang ini pun *design and build*. Adakah kaedah *design and build* ini merupakan satu kebiasaan bagi Kementerian Pengangkutan lah dalam membina infrastruktur agensi di bawah kementerian?

KLIA2 itu cerita lain lah ya. Dua hari lepas hujan lebat saya dengar cerita kapal terbang kena *divert* pergi ke *Singapore* lah kerana tidak boleh *landing* dekat KLIA. Pasal *runway* terlalu becak. Itu hal lain, nanti kita inilah. *[Ketawa][Disampuk]* KLIA. Tak tahu *runway* mana lah, *runway* KLIA2 kah atau *runaway* KLIA1.

Akan tetapi Datuk ada lagi Datuk? Habis sudah? Habis ya. Okey ada soalan lain?

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Saya echo apa yang Tuan Pengerusi kata tadi, berapa banyak kah projek sakit di bawah KTMB *directly* ataupun di bawah *Ministry of Transport* yang kita sudah kenal pasti ini? Ada atau tidak statistiknya kah?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Projek sakit untuk masa ini antaranya inilah, yang projek sakit. Yang lain-lain yang projek sakit, tidak ada, kita sudah *terminated* kan.

Tuan Pengerusi: Soalan lain? Saya rasa Yang Berhormat Petaling Jaya Utara hendak tahu fasal hal ini Datuk. Apa perkembangan *latest* Gemas ke Johor Bahru, *double tracking*?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Untuk makluman Yang Berhormat, kita faham bahawa projek ini lambat *take-off* disebabkan oleh keputusan untuk melantik kontraktor. Pelantikan kontraktor akan diputuskan oleh pejabat PMO lah.

Tuan Pengerusi: Pejabat PMO? Pejabat Perdana Menteri?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ini melibatkan...

Tuan Pengerusi: Oh, UKAS, EPU.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Melibatkan G2G *arrangement* antara kerajaan Malaysia dengan Kerajaan China.

Tuan Pengerusi: Oh, dia buat stail penswastaan lah?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yes. So, dari segi persiapan, dari segi...

Tuan Pengerusi: Tapi *earlier* KTMB projek semua peruntukan kerajaan. Yang ini peruntukan kerajaan juga tapi bentuk *privatization* kah atau bentuk...

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Tidak, bukan, ia bentuk *conventional*.

Tuan Pengerusi: *Conventional* tapi G2G.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: G2G

Tuan Pengerusi: *Not privatization* ya?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Bukan, bukan.

Tuan Pengerusi: Pembiayaan semua Kerajaan Pusat?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kerajaan Pusat.

Tuan Pengerusi: Okey.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Hanya untuk fahaman. Dulu punya *double tracking* projek pun dilantik oleh PMO kan? Ataupun oleh kementerian?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang mana, Yang Berhormat?

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Yang dulu Padang Besar – yang lain lah *double tracking project*, yang besar-besar punya. Dulu pun kalau saya tidak ingat salah lah, *correct me if I am wrong*, pun PMO, bukan?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Bukan, bukan. Itu *direct nego*. *Direct nego*, Yang Berhormat.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Kementerian kah atau oleh UKAS kah, PMO kah or MoF?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Oleh kementerian.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Oleh kementerian?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ya.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Okey.

Tuan Pengerusi: Okey, ada soalan lain? Boleh saya lari sikit, Datuk? Apakah masalah dengan kakitangan, Datuk? Kalau boleh kita tahu. *[Ketawa] Check tiket saja. Ini luar daripada tajuk tapi ini untuk pengetahuan kamilah.*

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Pengetahuan ya, okey. Ini pun Tuan Pengerusi, isu ini sensitiflah kan, tetapi kita dengar sahaja lah kan. Memang KTMB daripada dulu mempunyai masalah daripada segi untuk mengawal *union* iaitu disebabkan oleh kepimpinannya. Kadang-kadang dia memang tidak menghormati pegawai, even pegawai-pegawai tinggi dalam syarikat. Akan tetapi oleh kerana dia terlampau telah melebihi hadnya dan kebetulan pula Presiden kita dapat mengendalikan, *handle the situation*, jadi nampaknya keadaan telah dapat dikawallah daripada segi perkara ini.

Kalau dulu ada yang beberapa orang telah diberi surat untuk pemberhentian daripada kerja tetapi selepas itu menerusi rundingan dan setelah kita beri syarat-syarat tertentu, mereka sanggup balik bekerjalah. Mana pula kan, nanti tidak ada punca pencarian. Keadaan pun saya

nampak bertambah baik dari segi beberapa mesyuarat yang kita adakan seperti Mesyuarat Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan, cara *approach* itu berbezalah, lebih objektif dan tidak keluar daripada fungsi mereka lah.

Mereka sepatutnya menumpu kepada hal ehwal *welfare* ya, kebijakan dan kepentingan dan untuk *terms of services*, tetapi banyak perkara di luar daripada itu yang menyebabkan kesusahan kepada pentadbiran KTMB. Akan tetapi nampak sekarang ini keadaan telah dapat diselesaikanlah. Akan tetapi mungkin belum habis lagi episodnya lah.

Tuan Pengerusi: Fasal apa, soalan saya itu, saya hendak tahu sama ada KTMB ini sudah terlebih sangat kakitangan, perlu di *streamline*, adakah ia akan transformasi operasinya dengan jumlah kakitangan lebih kurang. Jadi peruntukan tahunan kerajaan kepada KTMB ini kalau dengan transformasi syarikat ini akan dapat diturunkan jumlah peruntukannya kan, pasal sekarang ini memang betul-betul kerajaan yang tampung KTM ini ya.

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Memang sejak diperbadankan dululah. Saya rasa seingat saya lebih kurang tiga tahun saja yang kita ini membuat keuntungan. Selepas itu memang berterusan mengalami kerugianlah. *Lately* pun memang kita rugi lebih kurang RM120 juta setahun dan memerlukan tumpungan kewangan, tumpungan tunai daripada kerajaan *through MoF* lah.

Memang aspek kakitangan ini kita melihat dan ia merupakan sebahagian daripada pelan transformasi yang sedang dilaksanakan. Termasuk itu juga ialah ada peruntukan untuk diberikan supaya kita dapat tingkatkan dari segi *mechanization*, menggunakan mesin-mesinlah. Macam penyelenggaraan landasan kereta api itu lebih efisien dan lebih baik, lebih standard lagi menggunakan mesin-mesin. Kerajaan juga telah meluluskan bajet untuk pembelian mesin supaya kita lebih meningkatkan *mechanization*.

Pada waktu yang sama juga, ada peruntukan supaya kita membuatkan *business – proses reengineering* lah berkaitan dengan *level* kakitangan dan seterusnya *right sizing* dan juga *KPI improvement* lah. Jadi memang ke arah itulah kita hendak lihat tahap mana bilangan kakitangan yang perlu untuk membuat sesuatu aktiviti tugas di jabatan-jabatan tertentu supaya lebih efisien dan kita dapat *revenue per employee* itu lebih meningkatlah.

Tuan Pengerusi: Sekarang ini berapa banyak kerajaan memperuntukkan kepada KTM tiap-tiap tahun?

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Kebanyakannya peruntukan itu diberi melalui pembangunan. Jadi yang sekarang ini yang banyaknya peruntukan pembangunan. Akan tetapi dari segi defisit operasi itu, kita perlu lebih kurang RM150 juta hingga RM200 juta setahun. Akan tetapi ada kadang-kadang kerajaan tidak bagi sepenuhnya. Jadi kebetulan ada sumber

lain terutamanya dari segi – *in the past years*, kita sudah ada sumber *through earlier land development joint venture*. Akan tetapi sekarang ini sudah memang boleh katakan tenat lah. Sekarang ini amat tenat. Kita memerlukan *short term requirement* lebih kurang RM30 juta untuk terus – *next month* lah. *That the reality of KTMB's cash flow problem* lah.

Tuan Pengerusi: So, CAPEX dari segi *rolling stock* dengan *equipment* dengan *track* apa semua ini kerajaan bagi, tapi tidak semualah.

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Tidak semua. Oleh kerana macam ini, sekarang ini aspek itu pun tidak kurang jelas dari segi strukturnya. Pembangunan CAPEX, *new development* itu memang disalurkan menerusi kerajaan tetapi untuk normal CAPEX macam *overhaul of locomotive, overhaul of coaches* itu ada yang KTMB terpaksa tanggung sendiri. *Even renewal of some track improvement* tanggung sendiri. Jadi kita ada CAPEX *within* KTMB dan juga CAPEX yang kerajaan bagi itu untuk pembangunan lah, lain.

Maknanya kita *cash flow very drain from KTMB*. Sudah lah *operating defisit* kita ada...

Tuan Pengerusi: Your *rolling stock* semua baru atau lama?

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Bercampur lah. Kebanyakannya masih lama.

Tuan Pengerusi: Safety macam mana? Kalau terlalu lama sangat *rolling stock* dia, terlalu lama sangat dia punya *the rail track, signaling system* nya...

■1620

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Okey, safety itu kita pastikanlah. Maknanya kita buat pemeriksaan. Kalau macam ada *train* yang perlu *overhaul* setiap lima tahun, kalau kita *miss overhaul*, kita kena buat pemeriksaan lebih keraplah. Maknanya *instead of every six months, you have to do every three months*. So, those are the things. Kita juga ada pemeriksaan yang macam *on safety items* yang lebih penting. Kalau tidak safe, kita terpaksa berhentikanlah, tidak boleh lepaskan untuk jalan.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Untuk makluman Yang Berhormat, untuk Pantai Timur, semasa sebelum berlakunya banjir besar baru-baru ini, SPAD telah menggantung lesen operasi di Pantai Timur disebabkan masalah keselamatan di mana sesetengah trek itu memang sudah teruk. Jadi, peruntukan untuk pembaikan atau penambahbaikan operasi KTMB keseluruhannya telah disediakan oleh kerajaan sebanyak lebih kurang dalam RM2.3 bilion untuk penambahbaikan *across the RMKe-10, RMKe-11*. So, memang sejumlah peruntukan yang besar telah diberikan sebagaimana disebutkan oleh Naib Presiden tadi bahawa KTM ini walaupun rugi tetapi adalah *is a services* kepada rakyat.

Oleh sebab itu dalam proses transformasi ini, kita akan menjadikan KTM lebih *self financing* seboleh-bolehnya dengan peruntukan pembangunan yang agak besar untuk

penambahbaikan trek. Memang sukar untuk KTM membuat keuntungan sebab kos operasi yang tinggi berbanding dengan *ridership* tersebut.

Oleh sebab itu dalam proses penambahbaikan ini juga, KTM akan memfokuskan kepada *market cargo, freight*, yang akan kita tingkatkan penggunaan *freight* dan juga pada masa yang sama untuk mengurangkan kesesakan di lebuh-lebuh raya dan jalan-jalan kita, Yang Berhormat.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Minta tanya tentang isu dasar, dua perkara. Pertama, ada *rumors* sebelum ini bahawa KTM akan diswastakan. Maksud diswastakan di sini, ia dirumors sebagai akan dijual kepada pihak korporat. Itu nombor satu.

Kedua, sama ada, ada rancangan untuk membuat penswastaan seperti yang telah pun dibuat di UK di mana aset landasan terminal dimiliki oleh kerajaan, tetapi operasi diswastakan supaya dia punya *cash flow* dan lain-lain lebih senang dipenuhi. Ada tidak perancangan ataupun perbincangan sebegini?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Untuk makluman Tuan Pengerusi, KTMB ini sudah bankrap, tidak ada orang hendak pun. *Technically* dia bankrap, orang tidak hendak. *It is not sexy anymore*. Akan tetapi Yang Berhormat, mengenai MRO tadi itu, *multi-rail operator*, memang dalam perancangan kerajaan untuk membuka kepada MRO atau *multi-rail operator* dan...

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Seperti dekat *British Rail* di mana landasan dimiliki oleh *British Rail* tetapi *operations* oleh syarikat-syarikat yang tertentu?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Betul. So sekarang ini pun aset-aset itu kita sudah pindahkan sedikit-sedikit kepada RAC dan operator esok – *KTM maybe one of the operator*.

Tuan Pengerusi: Begini, Datuk. Kita di PAC ini, kita lihat perbelanjaan kerajaan secara keseluruhan juga. KTM ini kalau akan terus menjadi beban, tetapi kalau ada dia punya kepentingan strategik dia, kita menyokonglah. Tidak ada masalah. Cuma kita hendak tengok bagaimana kaedah untuk hendak mengurangkan kebergantungan KTM kepada kerajaanlah. Minta maaf, tadi kita tanya soalan keluar daripada topik ini ya, tetapi ini merupakan satu perkara yang saya rasa penting jugalah.

Selepas MAS baru-baru ini dapat RM6 bilion, KTM hendak dapat berapa banyak pula? MAS pula lagi tiga tahun akan datang entah-entah datang minta duit lagi. Kali ini betul-betul suntikan daripada kerajaan, bukannya swasta. Sudah swasta pun, kerajaan ambil balik, suntik lagi duit baru dalam MAS. Jadi KTM ini pun kalau boleh kita hendak dapatkan gambaran itulah.

Jadi, kita mengalu-alukan rancangan daripada kementerian untuk hendak membuat transformasi kepada KTM ini dan kita menunggu lah hasilnya bagaimana ke depan, *going*

forward. How KTM is going to be and how much dependent is KTM going to be on the government. The best solution is make money to give back dividend, tetapi I don't think that is possible. Mana-mana negara dalam dunia pun, rail services dia tidak mencapai matlamat untuk earn enough money to pay the whole costs, OPEX and CAPEX of the operations. Itu kita fahamlah.

Jadi, ada soalan lain?

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, Datuk Ismail, dengan Germanwings *disaster*, kita di dalam MAS ada lega sedikitlah. *[Disampuk]* Luar dari skop. Soalan yang pertamanya, dengan pengalaman sekarang, pemantauan kementerian, apakah yang dianggap kelemahan yang pokok untuk depoh ini dan bagaimana kita boleh atasi? Kedua ini – ini luarlah, kawalan ke atas tanah rizab kereta api di seluruh negara.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yang Berhormat, pertama sekali berkait dengan pembinaan depoh Kempas Baru ini, saya melihat dari segi pelaksanaan oleh syarikat atau kontraktor tersebut memang ada kelemahan. Walaupun pemantauan dibuat, syarikat masih belum dapat menyempurnakan kerja-kerja yang tertunggak.

Keduanya, seperti mana yang disebutkan oleh Tuan Pengerusi tadi, memang *capability* dari segi syarikat untuk menjaga kepentingan kontrak tersebut memang kuranglah.

Ketiganya, dari segi keupayaan kewangan selepas tempoh daripada itu memang menjadi satu kelemahan syarikat yang kita perhatikan sepanjang projek ini berjalan yang memerlukan bimbingan, pemerhatian sepenuhnya daripada Kementerian Pengangkutan, Yang Berhormat.

Kedua tadi...

Dr. Tan Seng Giaw: Kawalan ke atas tanah rizab kereta api di seluruh negara. Kawalan.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Mengenai RAC atau PMK, semua aset KTMB berkaitan dengan tanah memang telah diserahkan kepada RAC. RAC akan menjaga aset-aset tersebut dan *unlock potential* ataupun *monetize* di mana yang perlu untuk *maintain track* dan juga untuk *locos* ataupun *rolling stock* KTMB. Itu memang tugas yang diberikan kepada RAC untuk menjaga aset-aset tersebut dan pada masa yang sama kita membangunkan aset-aset tersebut untuk kegunaan KTMB.

Tuan Pengerusi: RAC itu Railway Assets Corporation, bukan?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ya, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Ada soalan lain? Yang Berhormat Masjid Tanah? Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu? Yang Berhormat Petaling Jaya Utara? Tidak ada?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kita Yang Berhormat, mengalu-alukan kalau ada pihak-pihak berminat untuk memajukan tanah kita, tanah RAC yang boleh mendatangkan keuntungan jangka panjang yang berterusan, *sustainable* untuk membiayai KTMB, kita memang alu-alukanlah, Yang Berhormat.

Tuan Pengerusi: Selama ini, banyak sangatkah dividen dapat daripada tanah-tanah yang telah diswastakan?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Sekarang ini belum ada yang *substantial*, tetapi kita sudah mulakan...

Tuan Pengerusi: KL Sentral tidak dapat apa-apakah?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: KL Sentral ada, Yang Berhormat. Akan tetapi...

Tuan Pengerusi: Sudah selepas 20 tahun, sudah naik besar-besar bangunan situ, KTM tidak dapat apa-apa? KL Sentul Ria itu.

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Itu *short term* yang dapat itu. Ia lebih kepada *short term*. Itu kita dapat pembinaan stesen. Stesen itu dia inilah, dapat stesen, yang KL Sentral itu. Dapat stesen dan juga dapat depoh. Itulah ada RM125 juta yang diberi, berbanding dengan *the whole development which is much more than that*.

Tuan Pengerusi: Are you still using the same privatization model for land JV ini?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Itu lama.

Tuan Haji Hilmi bin Mohamad: Itu model lama.

■1630

Tuan Pengerusi: Kalau RM125 million over berbilion yang MRCB sudah dapat daripada tanah tersebut, *I thinks that – its 20 years ago lah*. Jadi, kita hendak komen pun lebih – Sentul, YTL punya projek itu? *Nothing?* Saya tengok YTL lepas 20 tahun dia sudah *privatized* pun tidak buat apa-apa sangat pun dekat situ. *Nothing much. So they are not using the same privatization model ya? Meaning that now macam mana? It is SPV based or square foot based?* Maknanya KTM dapat aset?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: *This time* kita lebih *open*, Yang Berhormat, di mana kita boleh berbincang dengan *proposal* tersebut sama ada kita – kalau kita tengok kalau tanah itu tersepit, tidak boleh hendak *develop* sendiri memang susah, tidak akan menguntungkan dan kita akan jual mengikut *market* berdasarkan kepada JPPH punya *valuation*. Kita adalah *some consideration* dari segi *market consideration* sama ada harga tersebut perlu dinaikkan atau tidak.

Keduanya secara JV, di mana RAC akan mendapat sebahagian *in cash* ataupun dan sebahagian lagi *in kind*. So kita *open* kepada *the best offer*lah daripada syarikat-syarikat

tersebut. RAC mempunyai tanah yang banyak di koridor-koridor *Klang Valley* ini dan boleh dibangunkan sekiranya keuntungan tersebut boleh menjana *sustainable income* for RAC untuk kegunaan KTM.

Tuan Pengerusi: Aset yang ada *recurring income* lah.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Yes.

Tuan Pengerusi: Sebagai maklumat kamilah, boleh bagi tidak satu senarai tanah yang telah di *privatized*, tanah KTM yang telah di *privatized* dengan pulangan yang telah diperoleh oleh KTM selama inilah. Tanah macam saya kata tadi Sentral, tanah Sentul. Tanah Lever Brothers itu sudah ini dah...?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Bangsar.

Tuan Pengerusi: Bangsar yang Lever Brothers itu.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Bangsar sudah?

Tuan Pengerusi: Belum? Dan di seluruh negaralah. Kita hendak tahu mana-mana tanah yang telah dimajukan di bawah konsep *privatization* ya, swasta dan berapa banyak pulangan dari segi kewangan yang telah diperoleh oleh KTM selama ini.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Okey, terima kasih. Ada soalan lain? Akhir sekali Datuk, saya sebagai Ahli Parlimen Pulai hendak minta tolong satu sahaja. Boleh tidak KTM bagi penerangan mengenai perancangan tanah Kempas ini dari segi depot? Yang itu buat depot sahaja tetapi hendak tahu dia punya – dulu dipanggil apa? *Inland port* ya? Adakah masih lagi dasar konsepnya begitu? *Inland port*. Atau sudah bertukar?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Sebenarnya RAC ada perancangan untuk membangunkan kawasan Kempas Depoh, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Fasal kawasan itu adalah kawasan kampung.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Akan tetapi *still open* Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: *I know.* Kawasan itu kawasan kampung. Makin lama, makin majulah. Jadi pembangunan tanah ini akan menyebabkan jumlah penduduk baru masuk, *traffic* naik dan sebagainya, akan memberi impak kepada kawasan kampung sekeliling tanah rendah.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Ada cadangan untuk menjadi JB Sentral.

Tuan Pengerusi: Tahu. Akan tetapi nanti orang kata dia punya limpahan trafik, bising, *pollution* dan sebagainya, orang kampung dekat Kempas itu nanti karang bawa keluar parang cari Presiden KTM baru tahu.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Tidak apa, nanti kita bincang dengan Ahli Parlimenlah.

Tuan Pengerusi: Jadi kalau boleh minta KTM nanti bagi *briefing* pada sayalah.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey, okey.

Tuan Pengerusi: Ini permintaan sayalah sebagai Ahli Parlimen Pulai mengenai hal ini.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Jadi kita akan aturkan taklimat.

Tuan Pengerusi: Fasal tanah itu pun menyebabkan banjir kawasan sekeliling itu. Dia apabila hujan lebat, ada pencemaran, sampah masuk dalam sungai, dia *block* sungai, tidak pasal-pasal tempat itu banjir.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Kita akan aturkan, Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Okey, kalau tidak ada soalan lain, saya ucapkan terima kasih kepada Datuk.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Okey, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Isu ini kita akan fokus pada kontraktorlah, isu depoh Kempas ini.

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Pada 14 hari bulan kita akan melawat Kempas Depoh. Mungkin Tuan Pengerusi kalau ada kesempatan, boleh...

Tuan Pengerusi: 14 hari bulan hari apa?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: 14 hari bulan.

Tuan Pengerusi: Hari apa?

Datuk Dr. Ismail bin Haji Bakar: Hari Selasa.

Tuan Pengerusi: Hari Selasa. Okey, mungkin bolehlah. Parlimen sudah habis. Okey, terima kasih Datuk. Tidak ada *lunch* hendak serve Datuk. Kita ada *tea* sahaja. Ada *tea* kah? Ada *tea*? [Disampuk] Ha, *tea* ada. Datuk nasib tidak baik, pasal kalau Datuk datang pagi, kita serve *lunch* sebagai *reward*. Datuk datang petang, kita serve *tea*. Kurang makan sikit. Terima kasih Datuk.

[Mesyuarat ditangguhkan pada pukul 4.35 petang]