

<div align="justify">KAJIAN Pendapat Umum disiarkan beberapa akhbar baru-baru ini, jelas menunjukkan bahawa kenaikan harga adalah isu utama meresahkan orang ramai. Justeru, sebarang langkah menaikkan harga tentu sekali akan menambah keresahan rakyat. Mujurlah, walaupun mereka resah, rakyat masih memilih kerajaan Barisan Nasional (BN) kerana yakin bahawa hanya kerajaan BN boleh membawa pembangunan, kemakmuran dan keamanan untuk dinikmati semua rakyat.</div><div align="justify"><div align="justify"> Sebagai balasannya, kerajaan BN sentiasa peka dan berusaha mencari formula ♦menang-menang♦ apabila terpaksa sekali lagi berdepan dengan dilema kenaikan harga tol. Namun, usul Timbalan Menteri Luar Negara, Datuk Sabery Chik pada Perhimpunan Agung Umno baru-baru ini patut juga diambil kira. Sabery berhujah bahawa wajar dikaji semula perjanjian konsesi dengan harapan ia dapat mengurangkan tekanan kenaikan harga barang yang dihadapi masa kini.

 Justeru, cadangan supaya kerajaan membeli keseluruhan pegangan saham dalam syarikat konsesi lebuhraya bagi membolehkan lebuhraya di bawah syarikat terbabit dijadikan milik awam amat wajar diteliti khasnya oleh Menteri Kerja Raya, Datuk Seri S Samy Vellu sebelum beliau membawa sebarang cadangan berkaitan kenaikan tol ke Kabinet.
</div><p align="justify"> Sememangnya cadangan ini menimbulkan pelbagai reaksi. Bagaimanapun, cadangan ini menarik perhatian, pertama kerana ia membabitkan kepentingan rakyat, khasnya pengguna lebuhraya berikutan kenaikan harga tol kepada syarikat konsesi dan kedua, ia membabitkan kos tinggi, yang juga wang rakyat. Halangan yang mungkin wujud ialah dari segi perundangan yang membabitkan perjanjian dengan syarikat pemegang konsesi.

 Ketika perjanjian dibuat, ia mengambil kira dasar penswastaan, tetapi hari ini memandangkan pelbagai masalah timbul terutama dari segi rungutan rakyat berhubung kenaikan tol, kerajaan mengambil kira kepentingan rakyat, terpaksa memberi perhatian serius kepada perkara ini.

 Samy Vellu memberitahu Dewan Rakyat, kerajaan terpaksa membayar pampasan RM380 juta kepada syarikat konsesi lebuhraya jika kadar tol tidak dinaikkan tahun depan. Sehingga bila kerajaan menanggung bebanan ini sedangkan syarikat konsesi, masih tetap mendapat untung tahunan, walaupun terpaksa membiayai bayaran balik dan kadar faedah bank berikutan pinjaman diambil ketika ditawarkan melaksanakan projek lebuhraya berkenaan. </p><p align="justify"> Antara lebuhraya itu ialah Lebuhraya Bertingkat Ampang-Hulu Klang, yang perlu dibayar pampasan RM28 juta, Lebuhraya Utara-Selatan Bahagian Tengah (RM18 juta), Lebuhraya Seremban-Port Dickson (RM178 juta), Lebuhraya Kulim-Butterworth (RM10 juta), Link Kedua Malaysia-Singapura (RM6 juta) dan Jambatan Pulau Pinang (RM22 juta). Sebanyak RM75 juta lagi diperuntukkan untuk bayaran pampasan kepada Litrak kerana mengurangkan kadar tol dilulus tahun ini, daripada RM2.10 kepada RM1.60. Lapan syarikat konsesi lebuhraya dijadual menaikkan kadar tol masing-masing pada 1 Januari ini, sementara sebuah lagi pada 1 Oktober depan.

 Bagi syarikat konsesi, rancangan pengambilalihan ini bukanlah idea tidak baik. Mana-mana syarikat atau ahli perniagaan berpendapat bahawa inilah masa ditunggu-tunggu untuk ♦cash out♦ atau mendapat tunai. Syarikat berkenaan tidak menanggung rugi kerana pengambilalihan berkenaan tentulah mengambil kira setiap perbelanjaan dan kos sudah dibelanjakan.

 Seperti dijelaskan Samy Vellu mengenai 2P (Pindaan dan Pampasan). Sekiranya pindaan kepada undang-undang dan syarat perjanjian dibuat untuk membolehkan pengambilalihan ini menjadi realiti, syarikat konsesi pula membangkitkan isu pampasan.

 Disebabkan urusan pengendalian lebuhraya adalah satu bidang profesional, pegawai dan pekerja syarikat berkenaan tidak perlu bimbang masa depan mereka. Mereka tentunya diberi pilihan sama ada mahu kekal dalam syarikat berkenaan atau beralih kepada perkhidmatan kerajaan. </p></div>

align="justify">

</div><div align="justify"> Pandangan Pengerusi

Jawatankuasa Kira-Kira Wang Negara (PAC), Datuk Shahrir Samad bahawa pengambilalihan aset syarikat swasta itu akan meringankan beban kenaikan tol dihadapi pengguna dari semasa ke semasa sememangnya mempunyai asas kukuh. Tambahan pula, wang yang diijamatkan rakyat jika tol tidak dinaikkan meringankan bebanan perbelanjaan sara hidup bulanan mereka, di samping kerancakan mereka berbelanja akan mencergaskan sektor peruncitan di negara ini.

 Sebagai permulaan, kerajaan tidak perlu membeli untuk mengambil alih semua pengurusan syarikat konsesi terbabit dalam pembinaan lebuh raya. Mungkin, langkah ini boleh dimulakan dengan syarikat mengusahakan Projek Lebuh Raya Utara-Selatan (PLUS). Plus Expressways mengendalikan rangkaian lebuh raya bertol membabitkan Lebuh Raya Utara-Selatan, Lebuhraya Lembah Klang Baru, sebahagian Lebuhraya Persekutuan Laluan 2 antara Subang dan Klang serta Lebuhraya Seremban-Port Dickson. PLUS juga dalam proses mendapatkan kelulusan daripada pemegang saham mengambil alih seluruh kepentingan ekuiti Lebuh Raya Lingkaran Tengah Sdn Bhd (Elite) dan Linkedua (M) Bhd dari UEM Group Bhd pada harga RM866 juta.

 Jika pengambilalihan ini boleh dilakukan pengurusan lebuh raya, akan diletakkan semula di bawah kerajaan, khususnya Kementerian Kerjaraya. Selama ini pun, bagi jalan raya persekutuan dan negeri, ia masih di bawah pengurusan kementerian berkenaan.

 Kerajaan juga membelanjakan wang yang besar untuk membina dan menyelia jalan dan laluan kedua, sedangkan tidak ada kutipan tol. Sekiranya kerajaan mengambil alih pengurusan syarikat konsesi ini, kutipan tetap diteruskan, tetapi mungkin dengan kadar paling minimum, manakala wang kutipan digunakan untuk pembiayaan penyelenggaraan lebuh raya. Segala-galanya akan berlaku jika pengstruktur semula pegangan swasta ini untuk dijadikan pegangan awam seperti dicadangkan Shahrir.

 Berapakah kos pengambilalihan saham PLUS? Daripada anggaran kasar, kerajaan mungkin perlu membayar lebih RM4.06 bilion dengan mengambil kira bayaran kepada PLUS yang turut membabitkan United Engineers Malaysia (UEM), Khazanah, Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP) dengan pegangan saham sebanyak 74.25 peratus, pegangan awam 25.75 peratus (untuk 1.237 bilion saham pada kadar RM3.28 sesaham belum dicampur premium). Setakat ini, Samy Vellu agak pasif dengan rancangan ini dengan alasan pembelian keseluruhan saham pengendali lebuh raya tol terbesar negara membabitkan perbelanjaan berbilion-bilion ringgit.

 Sambil menunggu keputusan kerajaan sama ada akan mengambil alih keseluruhan saham PLUS atau sebaliknya, PLUS sewajarnya mempamerkan semangat patriotisme korporat dengan mengutamakan kepentingan negara dan rakyat melebihi kepentingan motif keuntungan. Tambahan pula, keuntungan PLUS pada 2006 sebelum cukai RM1.11 bilion, manakala keuntungan pada 2005 sebelum cukai RM1.07 bilion. Ini bermakna, jika tol tidak dinaikkan PLUS tidak menjadi syarikat yang akan rugi.

 Adalah wajar bagi PLUS meneliti jika ada ♦unfair advantage♦ diperoleh PLUS dalam perjanjian konsesi. Umpamanya, jika kenderaan yang lalu lalang masa kini melebihi jumlah asal diunjurkan yang mengakibatkan PLUS meraih untung luar biasa melebihi jangkaan asal, sewajarnya keuntungan luar biasa itu wajar dipulangkan kepada pengguna sebagai ♦rebate♦.

 Lebih daripada itu, jika kadar pulangan dalaman (IRR) PLUS kini melebihi unjuran, wajar juga PLUS menawarkan ♦rebate♦ kepada pengguna. Dengan ini, bukan saja harga tol dapat dikekalkan, malah berkemungkinan dapat dikurangkan. Maka, dengan amalan patriotisme korporat, PLUS akan muncul sebagai jaguh mengurangkan bebanan kerajaan dan rakyat.

</div><p>
 Datuk Dr Mohd Radzi Abdul Latif ialah Presiden Yayasan Kajian dan Strategi Melayu (YKSM) </p>28 November 2007♦<p> </p>♦</div>